

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC  
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO – LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM  
COMÉRCIO EXTERIOR**

**ARTUR DA SILVEIRA SOUZA**

**PORTO DE IMBITUBA *VERSUS* PORTOS CATARINENSES: UM ESTUDO DA  
BALANÇA COMERCIAL NO PERÍODO DE 2008 A 2012**

**CRICIÚMA**

**2013**

**ARTUR DA SILVEIRA SOUZA**

**PORTO DE IMBITUBA *VERSUS* PORTOS CATARINENSES: UM ESTUDO DA  
BALANÇA COMERCIAL NO PERÍODO DE 2008 A 2012**

Monografia apresentada para a obtenção do grau de Bacharel em Administração, no Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof. Júlio César Zilli, Especialista.

**CRICIÚMA**

**2013**

## **DEDICATÓRIA**

Aos meus pais, Antônio de Souza e Anirsia Tomazia da Silveira Souza, meu irmão Lucas da Silveira Souza, e amigos por se fazerem presentes na concretização deste trabalho.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus que me deu forças para que eu conseguisse concluir esta monografia.

A minha família que me aconselharam a nunca desistir acreditando em meu potencial e idealizando um futuro brilhante, pessoas que sempre me incentivaram.

A todos os amigos e colegas de classe que me apoiaram e motivaram para que eu continuasse principalmente aos amigos Carla e Geison.

Por último, mas não menos importante ao grande professor e orientador Júlio César Zilli que por meio de seu conhecimento e experiência pode contribuir para realização deste trabalho de forma exemplar e incentivadora. Este realmente é um professor exemplar que procura sempre nos ajudar em todas as situações.

.

**Assumir uma atitude responsável perante o futuro sem uma compreensão do passado é ter um objetivo sem conhecimento. Compreender o passado sem um comprometimento com o futuro é conhecimento sem objetivo.**

**Ronald T. La conte**

## RESUMO

SOUZA, Artur da Silveira. **Porto de Imbituba versus portos catarinenses:** um estudo da balança comercial no período de 2008 a 2012, 2013, 60p. Trabalho de Conclusão do Curso de Administração Linha de Formação Específica em Comércio Exterior. Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC – Criciúma – SC.

O Porto de Imbituba possui grande importância em relação ao desenvolvimento econômico da cidade de Imbituba. Para melhor identificar essa importância faz-se necessário uma análise de dados identificando sua atuação no município para um possível plano de investimento. Deste modo, este estudo tem por objetivo analisar comparativamente a balança comercial do Porto de Imbituba perante os portos catarinenses no período de 2008 a 2012. A pesquisa quanto aos fins de investigação foi classificada como descritiva, por meio de dados do saldo da balança comercial. Em relação aos meios de investigação caracterizou-se como bibliográfica e documental, pois utilizou de dados da balança comercial da ALICEWEB. Contudo conclui-se que houve um grande crescimento no período estudado, apesar da crise que impactou diretamente este desenvolvimento a participação do Porto de Imbituba em relação aos demais nota-se uma timidez, resultados da falta de investimentos em outros tipos de produtos transportados identificado após o auge do carvão. Esta situação pressionou o Porto de Imbituba a busca de novas potencialidades analisado através da balança em novos itens exportados a partir do ano de 2012, mesmo assim o Porto de Imbituba caracteriza-se como porto importador identificado por sua crescente importação e redução drástica nas exportações.

Palavras-chave: Portos Catarinenses. Porto de Imbituba. Balança Comercial.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa dos Municípios Associados da AMUREL. ....	18
Figura 2 – Pesca da baleia na Armação de Imbituba. ....	21
Figura 3 - Participação relativa das empresas e empregos formais em Imbituba, segundo o porte – 2008. ....	26
Figura 4 – Complexo portuário de Imbituba. ....	29
Figura 5 – Porto de Itajaí. ....	30
Figura 6 – Porto de São Francisco do Sul. ....	31
Figura 7 – Terminal Portuário de Navegantes. ....	32
Figura 8 – Terminal portuário de Itapoá. ....	33
Figura 9 – Balança comercial do Brasil período de 2008 até 2012. ....	41
Figura 10 – Balança Comercial de Santa Catarina período de 2008 até 2012. ....	42
Figura 11 – A representatividade de Santa Catarina na balança comercial de exportação do Brasil no período de 2008 até 2012. ....	43
Figura 12 – A representatividade de Santa Catarina na balança comercial de importação do Brasil no período de 2008 até 2012. ....	44
Figura 13 – Balança comercial do Brasil via porto no período de 2008 até 2012. ....	45
Figura 14 – Representação via porto na balança comercial brasileira no ano de 2012. ....	45
Figura 15 – Balança comercial de Santa Catarina via porto no período de 2008 até 2012. ....	46
Figura 16 – Representação via porto na balança comercial catarinense no ano de 2012. ....	47
Figura 17 – Principais produtos exportados na cidade de Imbituba no período de 2008 até 2012. ....	52
Figura 18 – Principais produtos importados na cidade de Imbituba no período de 2008 até 2012. ....	52
Figura 19 – Principais produtos exportados no Porto de Imbituba no período de 2008 até 2012. ....	53
Figura 20 – Principais produtos importados no Porto de Imbituba no período de 2008 até 2012. ....	54

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Valor bruto dos principais produtos da agropecuária (mil R\$).....	15
Tabela 2 – Desempenho das principais atividades industriais na região sul de Santa Catarina 1950 a 2000.....	16
Tabela 3 - Evolução dos trabalhadores e da produção da ICC – 1975 a 2000. ....	23
Tabela 4 – Número de trabalhadores e produção da ICISA do Porto de Imbituba....	24
Tabela 5 – Renda per capita de Imbituba 1991-2000. ....	26
Tabela 6 – Evolução da movimentação de contêineres 1990 – 2000. ....	28
Tabela 7 – Balança comercial de exportação dos dez principais estados do Brasil no período de 2008 até 2012. ....	47
Tabela 8 – Balança comercial de importação dos dez principais estados do Brasil no período de 2008 até 2012. ....	48
Tabela 9 – Balança comercial de exportação dos vinte principais portos brasileiros no período de 2008 até 2012 (US\$). ....	49
Tabela 10 – Balança comercial de importação dos vinte principais portos brasileiros no período de 2008 até 2012 (US\$). ....	50
Tabela 11 - Balança comercial de exportação dos portos catarinense no período de 2008 até 2012. ....	50
Tabela 12 - Balança comercial de importação dos portos catarinense no período de 2008 até 2012. ....	51



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**ALICEWEB** – Análise das Informações de Comércio Exterior

**AMESC** – Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense

**AMUREL** – Associação de Municípios da Região de Laguna

**AMREC** – Associação dos Municípios da Região Carbonífera

**CDI** – Companhia Docas de Imbituba

**DECOP** – Departamento de Concentração de Pirita

**ICC** – Indústria Carboquímica Catarinense

**ICISA** – Indústria Cerâmica de Imbituba S.A.

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**SEBRAE** – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

**SCPAR** – Santa Catarina Participações e Parcerias S.A.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA .....	12
1.2 OBJETIVOS .....	12
<b>1.2.1 Objetivo geral .....</b>	<b>12</b>
<b>1.2.2 Objetivos específicos.....</b>	<b>13</b>
1.3 JUSTIFICATIVA .....	13
<b>2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA .....</b>	<b>14</b>
2.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL.....	14
2.2 CIDADE DE IMBITUBA .....	19
2.3 COMPLEXO PORTUÁRIO DE IMBITUBA .....	27
2.4 PORTOS E TERMINAIS PORTUÁRIOS CATARINENSES .....	29
<b>2.4.1 Porto de Itajaí.....</b>	<b>29</b>
<b>2.4.2 Porto de São Francisco do Sul .....</b>	<b>31</b>
<b>2.4.3 Terminal portuário de Navegantes.....</b>	<b>32</b>
<b>2.4.4 Terminal portuário de Itapoá .....</b>	<b>32</b>
2.5 PORTO DE IMBITUBA <i>VERSUS</i> CIDADE DE IMBITUBA.....	33
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>37</b>
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA .....	37
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA e/ou população-alvo .....	38
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS .....	39
3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS.....	40
<b>4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA .....</b>	<b>41</b>
4.1 BALANÇA COMERCIAL DO BRASIL .....	41
4.2 BALANÇA COMERCIAL DE SANTA CATARINA. ....	42
4.3 RELAÇÃO ENTRE BRASIL <i>VERSUS</i> SANTA CATARINA.....	43
4.4 MOVIMENTAÇÃO VIA PORTO .....	44
<b>4.4.1 Movimentação no Brasil .....</b>	<b>44</b>
<b>4.4.2 Movimentação em Santa Catarina .....</b>	<b>46</b>
4.5 PRINCIPAIS ESTADOS .....	47
4.6 PRINCIPAIS PORTOS .....	49

4.7 PORTOS CATARINENSES. ....	50
4.8 PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMBITUBA .....	51
4.9 PRINCIPAIS PRODUTOS DO PORTO DE IMBITUBA.....	53
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>55</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>57</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Os portos brasileiros enfrentam um processo de modernização, principalmente para que se tornem competitivos aos portos internacionais que servem de exemplo de estrutura e planejamento bem sucedido. Entretanto, para que isso aconteça é necessário um vínculo porto-indústria, onde ambos ofereçam produtos e serviços elevados em qualidade. Esses atributos são capazes de mover o processo de crescimento do porto (OLIVEIRA, 2000).

Santa Catarina possui alguns portos, dentre eles o porto de Imbituba pode vir a ter destaque no cenário catarinense. Por meio de instalação de novas indústrias, Imbituba busca crescimento econômico e desenvolvendo da cidade. Uma das principais fontes econômicas que a cidade possui é o complexo portuário, que vem se modificando positivamente através dos investimentos aplicados pela nova administração do governo estadual (CABRAL, 2012).

Por às vezes não coincidirem os interesses entre porto e indústria perdem a oportunidade de ambos crescerem juntos e desenvolverem a cidade em si e sua microrregião, ou seja, a situação do porto é refletida diretamente na região que esta localizada (LINS, 2004; COCCO; SILVA, 1999).

Imbituba busca crescimento econômico para desenvolvimento da cidade objetivando a instalação de novas indústrias. Uma das principais fontes econômicas que a cidade possui é Complexo Portuário, com nova administração do Governo Estadual e que vem se destacando através de investimentos aplicados (SANTAELLA, 2012).

Esta monografia tem por objetivo analisar comparativamente a balança comercial do porto de Imbituba perante os portos catarinenses no período de 2008 a 2012.

A monografia foi estruturada em cinco capítulos, onde o primeiro apresenta a situação problema, os objetivos geral e específicos e a justificativa para o desenvolvimento da monografia.

No segundo capítulo destaca-se a fundamentação teórica, onde destacaram-se os principais assuntos relacionados com o tema em estudo, tais

como o histórico regional da AMESC, AMUREL e AMREC, bem como dados relacionados com o Porto de Imbituba.

Os procedimentos metodológicos que ampararam a pesquisa estão apresentados no capítulo três, seguido da apresentação dos dados da pesquisa no capítulo quatro.

Por fim, destaca-se a conclusão e as referências bibliográficas utilizadas na monografia.

## 1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Imbituba vem crescendo economicamente, e seu Porto possui grande participação no movimento dessa economia e no desenvolvimento econômico regional. Ao identificar a abrangência que o Porto de Imbituba possui na cidade de Imbituba é possível identificar a atuação do porto, seus clientes e a importância na população ativa do município. Com a globalização saber o grau de importância de um setor específico ou o ramo de mercado que é mais viável atuar é um passo a frente, desta forma, sabendo quais empresas dependem do porto de Imbituba, e o quanto elas representam se torna um grande auxílio para planejamento e futuros investimentos para o complexo portuário.

Com o objetivo de espaço no mercado de importação/exportação o complexo portuário cresce diariamente por meio de investimento, possuindo papel fundamental na economia da cidade. No entanto para nitidez de seu controle na reserva do Município questiona-se: **Qual a balança comercial do porto de Imbituba perante os portos catarinenses no período de 2008 a 2012?**

## 1.2 OBJETIVOS

### 1.2.1 Objetivo geral

Analisar comparativamente a balança comercial do porto de Imbituba perante os portos catarinenses no período de 2008 a 2012.

### 1.2.2 Objetivos específicos

- a) Identificar a participação da balança comercial catarinense em relação à balança comercial brasileira no período de 2008 a 2012;
- b) Apresentar a participação dos portos brasileiros no escoamento da produção destinada (exportação) e oriunda (importação) do mercado externo;
- c) Destacar a participação do Porto de Imbituba em relação aos portos catarinenses com enfoque em valores US\$/FOB, produtos e países.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

É muito importante que seja mostrado de forma clara o quão representa em percentuais a balança do município de Imbituba, uma vez que os imbitubenses não tem conhecimento da influência do Porto de Imbituba não somente para a cidade e sim para toda a região. Principalmente por ser cidadão imbitubense, acredito que a realização deste estudo trará resultados respeitáveis e de grande relevância.

O presente estudo oportunizou um grande conhecimento acerca do assunto abordado em relação da balança comercial do Porto de Imbituba com a cidade de Imbituba e demais portos do estado. Sendo evidenciados os principais produtos exportados na região por meio do Porto de Imbituba e quais produtos são importados.

O estudo agrega também para a universidade, acrescentando para os acadêmicos e professores informações de um assunto que não foi abordado em monografias anteriores. Para a cidade dando base para identificar as potencialidades da cidade e como tem se comportado diante o período de 2008 até 2012, podendo auxiliar em projeções futuras.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo será apresentado o histórico econômico regional da Associação de Municípios da Região de Laguna (AMUREL), com destaque para a história da cidade de Imbituba, destacando os setores mais explorados na microrregião e o complexo portuário.

### 2.1 DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL

Uma característica da economia catarinense são as microrregiões, onde cada uma possui especialização em um segmento específico da indústria, se destacando de certa forma na economia nacional e inserindo seu produto no mercado internacional. É importante ressaltar que essas economias e suas cidades polo buscaram não concentrar seu processo produtivo em um setor somente, diminuindo assim a impressão de setor líder microrregional. Entretanto, há cidades que continuaram sua dependência do setor líder, por este motivo acabaram enfrentando crises em situações de contratempo (GOULARTI, 2001).

A mesorregião Sul catarinense, sendo comandados pelas cidades de Criciúma, Tubarão, Laguna e Araranguá, apresentou na agricultura sua atividade econômica principal no começo da colonização, em seguida, a exploração do carvão mineral comandava a economia. A exploração do carvão atingiu seu ápice em meados dos anos de 1980, com atuação de 11 empresas mineradoras de grande porte na extração do carvão. No entanto, com a liberação das importações no início da década de 1990, a exploração carbonífera entrou em crise (LINS; MATTEI, 2001).

O setor primário regional ainda possui desempenho relevante na esfera estadual, tendo o milho, o arroz e o fumo como os principais produtos cultivados, além disso, no setor alimentício possui a criação de suínos e aves e a bovinocultura de leite. Essa área mencionada representa 11% aproximadamente na receita bruta produzida no estado no setor da agropecuária (LINS; MATTEI, 2001).

A Tabela 1 destaca o valor bruto da produção dos principais produtos da agropecuária do estado de Santa Catarina nos anos de 2004 à 2009.

Tabela 1 – Valor bruto dos principais produtos da agropecuária (mil R\$).

<b>Produto</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Lavandoura temporária¹</b>					
Alho	43.545	28.435	74.941	45.271	30.726
Arroz em casca	632.750	427.129	387.114	428.103	571.385
Batata-inglesa	52.168	62.989	75.290	37.251	68.174
Cana-de-açúcar	56.534	50.853	53.596	70.156	54.442
Cebola	159.581	132.560	206.207	206.485	243.354
Feijão em grão	134.711	122.787	165.634	124.088	362.227
Fumo em folha (folha seca)	1.176.162	1.262.195	957.158	1.045.171	1.276.598
Mandioca	111.101	79.987	92.696	91.257	81.971
Milho em grão	993.316	749.904	617.976	1.046.082	1.553.831
Soja em grão	483.914	294.966	334.978	516.012	675.967
Tomate	80.669	83.168	48.910	71.358	110.137
Trigo em grão	67.997	29.916	46.374	98.849	138.640
<b>Subtotal</b>	<b>3.992.448</b>	<b>3.324.889</b>	<b>3.060.874</b>	<b>3.780.083</b>	<b>5.167.452</b>
<b>Lavandoura Permanente (1)</b>					
Banana	176.003	163.883	181.745	230.752	192.408
Erva-mate	5.793	644	5.840	8.090	11.253
Laranja	17.678	19.428	18.612	23.192	31.659
Maçã	252.955	260.080	477.157	385.590	449.798
Maracujá	2.486	2.352	2.533	2.543	3.299
Palmito	3.108	7.086	7.103	3.000	5.984
Pêra	1.197	1.662	2.641	2.336	3.205
Pêssego	22.621	20.387	20.087	12.923	22.339
Tangerina (bergamota, mexerica)	2.738	3.104	2.413	3.200	2.562
Uva (para mesa)	29.749	34.157	33.359	56.111	57.649
<b>Subtotal</b>	<b>514.328</b>	<b>512.783</b>	<b>751.490</b>	<b>727.737</b>	<b>780.156</b>
<b>Silvicultura (1)</b>					
Carvão vegetal	2.850	4.722	4.836	4.472	4.841
Lenha	71.494	100.539	110.985	140.436	162.130
Madeira em toras para papel e celulose	184.691	187.221	227.880	266.385	304.797
Madeira em toras p/ outras finalidades	566.857	745.743	738.097	568.652	549.427
<b>Subtotal</b>	<b>825.892</b>	<b>1.038.225</b>	<b>1.081.798</b>	<b>979.945</b>	<b>1.021.195</b>
<b>Exploração Florestal (1)</b>					
Carvão vegetal	2.993	3.589	2.972	3.024	2.499
Erva-mate	16.123	16.411	12.110	14.264	14.806
Lenha	35.492	44.930	51.013	54.335	54.857
Madeira em toras	9.405	5.445	5.560	8.523	8.066
Pinhão	1.882	2.389	2.173	2.367	2.527
<b>Subtotal</b>	<b>65.895</b>	<b>72.764</b>	<b>73.828</b>	<b>82.513</b>	<b>82.755</b>
<b>Pecuária (2)</b>					
Bovinos	459.522	480.919	482.252	505.764	615.565
Leite de vaca	825.198	870.705	756.530	945.386	1.250.396
Queijo ou requeijão	135.486	142.958	124.212	155.220	205.298
Ovinos	2.014	1.976	1.847	2.469	3.184
Mel	11.532	12.388	11.496	10.220	12.390
Esterco	19.528	19.172	18.157	21.334	28.595
<b>Subtotal</b>	<b>1.453.280</b>	<b>1.528.118</b>	<b>1.394.494</b>	<b>1.640.393</b>	<b>2.115.428</b>
Suínos	1.950.512	2.114.628	1.830.355	1.683.146	2.136.380
Banha	26.466	28.693	24.835	22.838	28.988



Carne verde de suínos	153.363	166.267	143.916	132.341	167.978
Embutidos, língua, salame, etc.	25.824	27.997	24.234	22.285	28.285
<b>Subtotal</b>	<b>2.156.165</b>	<b>2.337.585</b>	<b>2.023.340</b>	<b>1.860.610</b>	<b>2.361.631</b>
Aves (Galináceos + Outras aves)	3.163.499	3.373.698	2.842.913	3.807.228	4.211.637
Carne de aves (Galináceos + Outras aves)	155.902	166.261	140.103	187.626	207.556
Ovos de galinha	505.066	576.091	512.912	68.153	79.953
<b>Subtotal</b>	<b>3.824.467</b>	<b>4.116.050</b>	<b>3.495.928</b>	<b>4.063.007</b>	<b>4.499.146</b>
<b>Total</b>	<b>12.832.475</b>	<b>12.930.414</b>	<b>11.881.752</b>	<b>13.134.288</b>	<b>16.027.763</b>

Fonte: IBGE (2010).

Segundo o total de produção da agropecuária catarinense, demonstrado na Tabela 1 é possível identificar um crescimento de 24% do ano de 2004 a 2008. Entretanto se verificarmos o crescimento por produto, podemos verificar uma variação ano a ano, alguns anos uma produção retraída e outros um aumento de produção, consequência de problemas econômicos e/ou estiagem e más condições climáticas.

Já o setor secundário mostra-se mais diversificado, onde substituindo o carvão avança o ramo dos não metálicos, transformando o sul do estado no polo cerâmico do país, influenciado pelo crescimento significativo da construção civil. Por meio deste crescimento cerâmico, conseqüentemente houve o surgimento de outros setores industriais, como por exemplo, a indústria metalúrgica, química, de esmalte cerâmico, de embalagens plásticas e materiais gráficos (LINS; MATTEI, 2001).

A Tabela 2 apresenta as principais atividades industriais na região sul de Santa Catarina no período de 1950 a 2000, bem como a produção de cada ano.

Tabela 2 – Desempenho das principais atividades industriais na região sul de Santa Catarina 1950 a 2000.

Ano	Carvão ROM/t	Cerâmica mil/m <sup>2</sup>	Calçados/pares	Vestuário mil/peças	Metal-mecânico nº de empresas	Descartáveis toneladas	Tintas e Vernizes nº de empresas	Molduras m/linear (mil)
1950	1.005.174							
1960	1.436.398	1.608	45.000	20				
1965	2.240.140	2.146	520.000	90	15			
1970	3.506.314	4.313	825.000	540	30			
1975	5.006.275	15.715	1.500.000	850	60	1.740		
1980	13.167.950	23.951	3.840.000	2.500	120	3.079		
1985	19.781.089	45.053	10.080.000	12.000	180	4.202	2	
1990	7.484.098	58.954	8.500.000	28.000	200	8.620	4	
1995	6.751.758	79.292	8.563.500	38.000	220	29.549	9	58.000

2000	6.639.019	85.613	1.215.000	44.000	250	55.000	11	70.000
------	-----------	--------	-----------	--------	-----	--------	----	--------

Fonte: (GOULARTI, 2005, p.26).

Verifica-se na Tabela 2 que a crise carbonífera do ano de 1990 reduziu mais da metade da produção de carvão. Contudo é possível constatar que outras atividades do setor secundário foram se desenvolvendo e crescendo sua produção e o nascimento de novas empresas foi satisfatório.

O setor terciário é o de menos destaque na economia, em relação aos setores já mencionados. No ramo turístico as principais cidades são Laguna, Araranguá, Imbituba, Garopaba e as águas termais de Gravatal (LINS; MATTEI, 2001).

Os líderes dos pequenos municípios ao se depararem com o problema de não possuírem “voz” diante do Governo do Estado e, sobretudo pelo Federal, buscaram criar uma entidade que pudesse fortalecer a região unindo esses municípios para que pudessem ter mais eficácia em sua ação. Era uma ideia remota nas décadas de 1950 e 1960, que poderia ser a solução para a região em busca por crescimento e fortalecimento administrativo, financeiro e técnico, dando notoriedade política a esses municípios. Resultado desta busca foi a criação da Associação de Municípios da Região de Laguna (AMUREL, 2009).

Fundada em 14 de agosto de 1970, a AMUREL possui sede em Tubarão/SC, tendo como principal intuito ampliar e fortalecer a capacidade administrativa, econômica e social de seus 18 municípios associados, sendo eles: Armazém, Braço do Norte, Capivari de Baixo, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Imbituba, Jaguaruna, Laguna, Pedras Grandes, Pescaria Brava, Rio Fortuna, Sangão, Santa Rosa de Lima, São Ludgero, São Martinho, Treze de Maio e Tubarão, representando a preocupação de uma população de aproximadamente 335 mil cidadãos (AMUREL, 2009).

A AMUREL representa os interesses de seus associados frente às esferas do Governo Estadual e Federal. Participante do Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Tubarão e Complexo Lagunar oferecendo suporte aos consórcios intermunicipais de Saúde (CIS-AMUREL) e do Aeroporto Regional Sul Catarinense (CIRSC). Está aberta a questionamentos para que haja uma melhor discussão das áreas de Administração e Fazenda, Assistência Social, Captação de

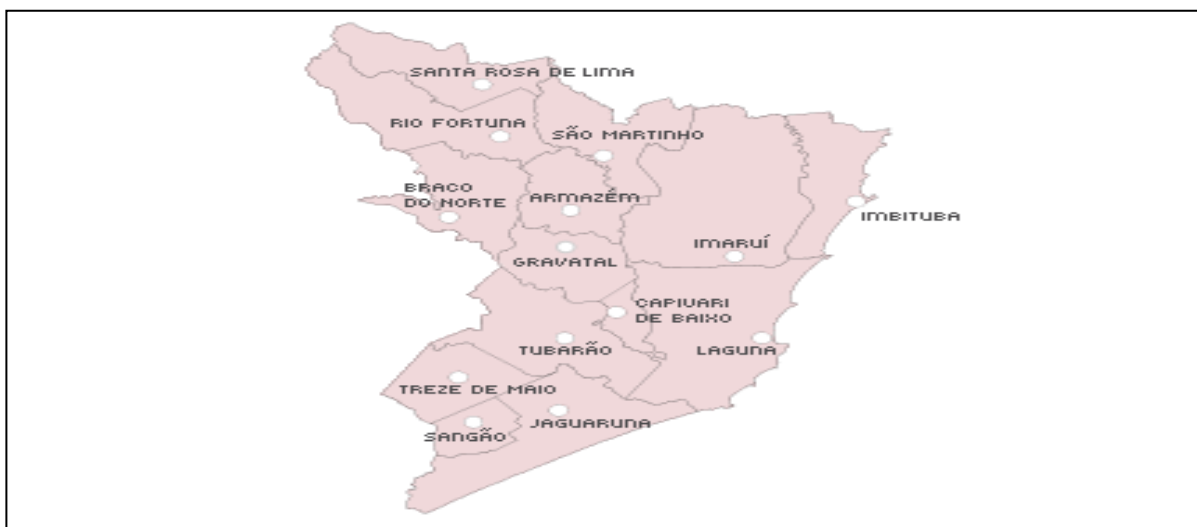
Recursos, Controle Interno e Contabilidade, Cultura, Defesa Civil, Educação, Esportes, Recursos Humanos, Saúde e Desenvolvimento Territorial da Região Serra Mar Catarinense, visando por meio deste aprimorar a busca de melhorias para a população da região (AMUREL, 2009).

Com finalidade no desenvolvimento da região, através da prestação de assistência e apoio em varias áreas, segue os objetivos presentes no Estatuto Social de 12 de agosto de 2012 (AMUREL, 2012):

- a) Pesquisar novas alternativas para promover a modernização administrativa e tecnológica dos municípios associados;
- b) Reivindicar a descentralização dos serviços públicos estaduais e federais;
- c) Elaborar e propor estudos, levantamentos socioeconômico, físico-territoriais das potencialidades da região;
- d) Propor e fomentar políticas de planejamento e desenvolvimento econômico, integrados e sustentáveis;
- e) Elaborar e sugerir a adoção de normas e leis;
- f) Reivindicar e defender os interesses dos municípios associados

Com base nesses objetivos, a AMUREL busca fomentar a microrregião sendo possível uma melhor visualização de sua área de quase cinco mil/Km<sup>2</sup> demonstrada na Figura 1.

Figura 1 – Mapa dos Municípios Associados da AMUREL.



Fonte: AMUREL (2013).

Existem duas associações que estão ligadas a AMUREL, a AMREC e AMESC por fazerem parte da macrorregião e por estarem ligadas as principais atividades econômicas na história catarinense, as mesmas possuem como base ajudar o desenvolvimento da região fazendo força diante dos poderes.

No dia cinco de setembro de 1979 surgiu a Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC), com nove municípios filiados. Criada para fortalecer a estrutura técnica e administrativa dos municípios filiados, atuava meramente no caráter reivindicatório. Hoje, exerce atividades no setor de prestação de serviços e atua no planejamento regional. A AMESC se faz presente em todas as batalhas travadas pela região, demonstrando seu vigor na defesa dos interesses de seus cidadãos (AMESC, 2013).

A associação da região é a AMREC foi fundada em 25 de abril de 1983 com 07 municípios, integrada por Criciúma (sede), Içara, Lauro Muller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Siderópolis e Urussanga. Posteriormente veio Forquilha, Cocal do Sul e Treviso. No dia 18 de maio de 2004 a AMREC oficializou a sua 11ª cidade integrante, com a entrada de Orleans. Em 2013 o Balneário Rincão passou a fazer parte da AMREC, que atualmente conta com 12 municípios. Tem a Associação, como objetivo fortalecer a capacidade administrativa econômica e social dos municípios que a integra (AMREC, 2013).

## 2.2 CIDADE DE IMBITUBA

O povoamento da cidade de Imbituba iniciou-se a partir de 1715, por meio dos colonizadores que vieram da capitania de São Vicente, pertencentes à expedição vicentista, e com a chegada do Capitão Manoel de Gonçalves de Aguiar por pedido do Governo do Rio de Janeiro para inspeção das colônias no sul do Brasil. Podendo constatar que a região era promissora no setor de pesca e com os relatórios já finalizados o Capitão Manoel voltou ao Governo do Rio de Janeiro recomendando a implantação de uma armação com destino à pesca da baleia (ARMANDO, 2006).

Passando cinco anos, em 1720 chegou a Vila Nova mais uma expedição, desta vez de portugueses das ilhas de Açores e Madeira. Os colonizadores foram selecionados pelos portugueses, e trazidos para o Brasil com a ilusão de uma vida melhor, porém a realidade que se encontrava era uma verdadeira luta pela

colonização. Os homens habituados no trabalho e cultivo das terras iniciaram a desmatamento das áreas de Vila Nova e Mirim para o preparo e plantio (ARMANDO, 2006).

Em 1747, foi construída a capela em Vila Nova cuja imagem de Santa Ana, trazida na expedição, obteve destaque no altar. Com o crescimento cada vez maior foi solicitado mais colonizadores, em 1749 o Rei Dom João V permitiu que mais portugueses povoassem a região onde mais casas foram construídas (MARTINS, 1985).

Apesar da agricultura fazer parte nesta colonização era levada pelos colonizadores açorianos como sustento, pois possuíam sua ascendência na atividade pesqueira, atividade pela qual constituía um setor importante que movimentava a economia do litoral catarinense (MARTINS, 1985).

A pesca da baleia iniciada em 1796, com a construção da armação baleeira autorizada pelo Marquês de Pombal, consequência da inspeção executada em décadas anteriores pelo Capitão Manoel Gonçalves de Aguiar. Sendo assim Imbituba possuía a quarta armação baleeira em atividade no Brasil, passando a se chamar de “Armação de Imbituba” (GOURLARTI, 2005).

Após sua fundação no mesmo ano de construção, iniciou sua atividade e as baleias eram arpoadas quase que semanalmente, como pode ser visualizado na Figura 2, retalhadas para retirarem seu principal interesse, a gordura que era derretida em grandes caldeiras. O resultado era o óleo animal que possuía duas finalidades, a iluminação pública das poucas cidades brasileiras e matéria prima juntamente com a argamassa na construção de fortalezas e edificações (MARTINS, 1985).

A pesca da baleia e a produção deste óleo na província merecem atenção especial. Antigamente era arrendada uma sociedade comercial como monopólio e obtinham lucros; mas de alguns anos para cá o governo encampou tudo. É possível que os antigos arrendatários não tivessem mercado para seus produtos ou que o governo esperasse ganhar quantias maiores. Seja como for, o empreendimento da caça à baleia e produção do óleo é grande e oferecem trabalho e sustento a algumas centenas de almas, principalmente a muitos escravos que tem a executar os trabalhos mais duros durante todo o ano, para ganhar o sustento de cada dia (BERGER, 1984, p.262).

A armação para a pesca baleeira finalizou suas atividades no ano 1829. Os dois principais motivos para que isso acontecesse foi à descoberta do petróleo

pelos Estados Unidos da América, pois a fabricação do querosene substituíra o azeite da baleia na iluminação por possuir maior eficiência e outro motivo seria a criação da fábrica PortLand que produzia cimento, produto que tinha maior resistência (ARMANDO, 2006).

Figura 2 – Pesca da baleia na Armação de Imbituba.



Fonte: Secretaria Municipal da Educação e Cultura, Data: ignorada.

Sendo abolida a pesca da baleia na região estudos foram efetuados por empresas inglesas para a implantação de um porto cujo objetivo era o transporte do carvão mineral da região sul catarinense, entretanto foi levantado somente um trapiche de 70 metros de comprimento composto de ferro e madeira pela engenharia inglesa em 1871 (MARTINS, 1985).

Com o início das atividades da Companhia Docas de Imbituba (CDI) em janeiro de 1923, juntamente incorporava-se toda a necessidade de desenvolvimento por meio de terrenos e equipamentos que fosse de interessante para o crescimento portuário (ARMANDO, 2006).

O principal incentivo do carvão veio por meio do Presidente da República que pelo Decreto de Lei nº 20.089, determinou o consumo ou aplicação de 10% do carvão nacional, abrindo espaço para o produto sul catarinense, sendo assim o que faltava era forma pela qual o “ouro preto” conseguisse a entrada no mercado. Logo iniciava a construção da barreira de proteção do primeiro trecho do cais com

extensão de 100 metros (MARTINS,1985).

Uma década se passava, e a lei novamente favorecia o carvão nacional aumentando para 20% o consumo do carvão nacional através do Decreto de lei nº 2667, de 3 de outubro de 1940. O Art.3, letra “f” do mesmo decreto, outorga a concessão para construção e exploração do Porto de Imbituba (MARTINS,1985).

A Companhia Docas de Imbituba (CDI), através do Governo Federal era autorizada a exploração de serviços portuários, possuindo esse direito no período de 70 anos a partir de novembro de 1942 encerrando no ano de 2012 (MARTINS, 2013).

O Município foi criado em 21 de junho de 1958 com a emancipação político administrativa, o mesmo só ocorreu através da luta junto ao Legislativo de Laguna para aprovação do Projeto de Resolução. O espírito pioneiro de Henrique Lage no fomento econômico da cidade se tornou essencial nessa etapa onde Imbituba seguia sua gestão própria (MARTINS, 1985).

Assim, Imbituba seguiu com economia voltada para o Porto, tanto que a crise do carvão na década de 90, fez com que fosse refletida na cidade. Contudo, já havia sofrido em sua história fracassos, por ter único objetivo na construção do Porto o transporte do carvão, e infelizmente o minério local possuía menor qualidade aos apresentados na Inglaterra. (MARTINS, 1985).

A Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), localizada na cidade de Imbituba, apresentou o período de atividade entre os anos de 1979 à 1993, teve seu começo no auge da indústria carbonífera, e seu fim, com a crise do carvão em Santa Catarina (GOULARTI, 2004).

Em maio de 1980, iniciava a fase experimental da unidade de ácido fosfórico, um ano depois da unidade de sulfúrico, tendo produção continua por meio da água do mar que pôde ser utilizada na refrigeração. Assim que entrou em operação, por não utilizar um lavador de gases na chaminé da unidade de ácido sulfúrico lançou óxido de ferro e gases no ar, pintando seus arredores de pó vermelho. A instalação do lavador foi executada em 1982 pela empresa Krebs (GOULARTI, 2004).

As reservas de pirita utilizadas pela ICC pertencia a empresa mineradora Carbonífera Metropolitana, com reservas se aproximando ao esgotamento. Tornava-

se mais vantajoso a ICC fornecer sua própria matéria prima. O Departamento de Concentração de Pirita (DECOP) iniciou suas atividades em 1983, localizado em Criciúma fez com que a ICC controlasse melhor sua quantidade e qualidade, e reduzisse o gasto na compra da pirita (GOULARTI, 2004).

O melhor momento da indústria carbonífera de Santa Catarina foi também o auge da ICC. Entre os anos de 1982 a 1985, a ICC obteve lucros de aproximadamente 16 milhões de dólares. Neste mesmo período o crescimento foi contínuo, contrário o que se apresentava a economia brasileira no qual o Brasil sofreu com a crise financeira (GOURLATI, 2004).

Tabela 3 - Evolução dos trabalhadores e da produção da ICC – 1975 a 2000.

Ano	Trabalhadores da ICC	Trabalhadores de empresas terceirizadas	Total	Produção (em mil t de ácido)	
				Sulfúrico	Fosfórico
1975	30		30		
1976	95		95		
1977	120		120		
1978	255		255		
1979	371		371	102	
1980	371		371	134	28
1981	471		471	136	51
1982	475		475	176	57
1983	598		598	245	81
1984	619	156	775	287	107
1985	618	165	783	291	109
1986	595	221	816	269	93
1987	620	211	831	255 <sup>1</sup>	70
1988	608	319	927	332	124
1989	585	101	686	233	84
1990	476	47	523	149	47
1991	443	63	506	214	56
1992	426		426	79	19
1993	286	2	288		
1994	70		70		
1995	16		16		
1996	14		14		
1997	5		5		

Fonte: GOULARTI (2004, p.273).



De acordo com a Tabela 3 a produção da ICC chegou a atingir recordes, ao produzir o ácido sulfúrico acima de sua capacidade. A participação na produção nacional de ácido fosfórico, produto final, foi de 12% em 1982, 14% em 1983, 16% em 1984 e 1985. Nesses últimos anos chegou a ser a segunda maior produtora nacional, entretanto caiu sua produção nos anos seguintes. Apesar dos lucros e produção crescente nunca chegou a recuperar os prejuízos acumulados (GOURLATI, 2004).

Um problema relevante para ICC era os resíduos industriais originários do seu processo de produção. Estima-se que estes resíduos tenham chegado a 1,4 milhões de toneladas de óxido de ferro e de 4,4 milhões de toneladas de gesso, quantidade esta produzida nos mais de 13 anos de atividade da empresa. A ICC tentou fazer acordos com empresas que pudessem se beneficiar do resíduo, entretanto não obteve muito sucesso em suas parcerias (GOURLATI, 2004).

A ICC em toda sua atividade foi uma das maiores empregadores da cidade juntamente com o Porto de Imbituba e a Indústria Cerâmica de Imbituba S.A. (ICISA). Depois dos anos de 1988, com a redução drástica de produção, consequentemente o número de trabalhadores foram reduzidos também acarretando um aumento no índice de desemprego na população de Imbituba (GOURLATI, 2004).

Tabela 4 – Número de trabalhadores e produção da ICISA do Porto de Imbituba.

Ano	ICISA			Porto de Imbituba		
	Trabalhadores <sup>1</sup>	Produção (em mil m <sup>2</sup> )	Diretos <sup>2</sup>	Trabalhadores Tercerizados <sup>3</sup>	Total	Movimentação de carga (em mil t)
1979	900	3.400	500	2.310	2.810	1.786
1980	1.000	3.800	520	2.400	2.920	2.568
1981	880	3.800	550	2.540	3.090	3.174
1982	925	4.500	590	2.720	3.310	2.951
1983	940	4.900	590	2.720	3.310	3.902
1984	875	4.850	590	2.720	3.310	3.843
1985	73	4.000	600	2.724	3.314	3.801
1986	870	4.700	550	2.540	3.090	4.112
1987	930	5.100	530	2.450	2.980	3.945
1988	918	5.080	510	2.350	2.860	2.954
1989	830	5.080	420	1.940	2.360	2.046
1990	830	5.080	335	1.547	1.882	1.541

1991	700	4.300	270	1.250	1.520	929
1992	600	4.000	210	970	1.180	630
1993	490	3.450	200	920	1.120	546
1994	610	4.450	200	920	1.120	850
1995	610	4.500	179	826	1.005	1.184
1996	598	4.450	170	780	950	348
1997	600	6.400	150	690	840	575
1998	450	6.300	130	600	730	974
1999	460	6.400	120	550	670	
2000	503	7.000	120	550	670	

Fonte: GOULARTI (2004,p.274).

A taxa de criação de empresas em Imbituba no período de 2004-2008 segundo o SEBRAE (2009), vem crescendo chegando aos 22,44%, superando a estadual e nacional. Com algumas mudanças acabou desenvolvendo certas atividades econômicas dando espaço para novas áreas, segue os 5 principais atividades da cidade no ano de 2007:

- 1) Comércio atacadista especializado em produtos;
- 2) Representantes comerciais e agentes do comércio, exceto de veículos automotores e motocicletas;
- 3) Transporte rodoviário de carga
- 4) Extração de outros metais não metálicos
- 5) Geração, transmissão e distribuição de energia elétrica;

A evolução populacional de Imbituba foi constante diante da última década reflexo do fortalecimento econômico e investimentos nas áreas abrangentes ao setor do complexo portuário. Contudo a população vem sofrendo crescimento constante na década apresentada, tendo um maior salto nos últimos anos. Um dos responsáveis por este aumento seria a qualidade de vida e a migração para a área urbana (SEBRAE, 2009).

A população imbitubense segundo IBGE (2010), são 40.170 habitantes em uma unidade territorial de 182,929km<sup>2</sup>, densidade demográfica de 220,06 hab/Km<sup>2</sup>. A quantidade de cidadãos por gênero e bem diferenciada, onde são identificadas as características do município.

A Tabela 5 caracteriza a renda per capita da população imbitubense em dois aspectos. O primeiro ligado à renda, e o segundo, aos valores médios de salários.

Tabela 5 – Renda per capita de Imbituba 1991-2000.

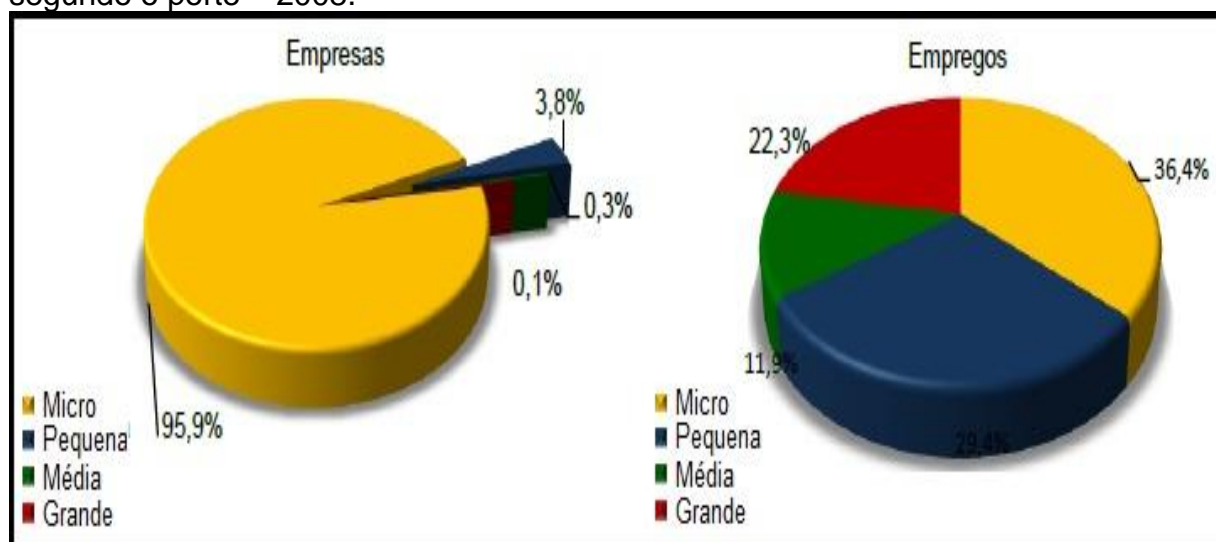
Indicador	Ano 1991	Ano 2000	Evolução 1991/2000
Renda per Capita (R\$)	175,29	248,42	41,70%
Percentual da renda proveniente de rendimentos do trabalho.	75,30%	64,30%	-14,60%
Percentual da renda proveniente das transferências governamentais, 1991.	17,50%	22,80%	29,80%
Percentual de pessoas com mais de 50% da sua renda proveniente de transferências governamentais.	14,10%	21,40%	52,40%

Fonte: SEBRAE (2010, p.50).

Identifica uma evolução da renda per capita da população de 41,70% no período determinado de nove anos. Porém a renda proveniente de rendimento do trabalho reduziu 14,60% em relação ao ano de 1991.

Outro dado muito importante seria a participação das empresas no município segundo o seu porte, identificando assim o perfil de empresa instalada na cidade como mostra na Figura 3 neste caso são as microempresas que detém 95,9% da fatia do mercado.

Figura 3 - Participação relativa das empresas e empregos formais em Imbituba, segundo o porte – 2008.



Fonte: SEBRAE (2010)

A partir da Figura 3 é possível identificar que o número das microempresas dominam o mercado econômico da cidade, representando 95% da fatia, e consequentemente é o porte empresarial que mais gera empregos em Imbituba com 36,4% (SEBRAE, 2009).

### 2.3 COMPLEXO PORTUÁRIO DE IMBITUBA

O Porto de Imbituba foi criado para atender a necessidade da movimentação e comercialização do minério de carvão na região sul de Santa Catarina. Em 1870 foram descobertas as jazidas de carvão no Rio Tubarão e com isso projetou-se um porto com condições de efetuar o transporte deste minério (GOURLATI, 2010).

A área de administração do porto é circunscrita pela linha que se inicia na ponta da Ribanceira, vai até o molhe de abrigo do porto, e daí à ponta do Saco da Cobra, seguindo em linha reta até a ilha da Sant'Ana de Fora pelo lado externo, e desta, numa reta, às pontas de costa, até a ponta do Saco da Cobra, voltando ao molhe de proteção do porto às instalações portuárias e continuando pela praia de Imbituba até a ponta da Ribanceira ( NEU, 2003, p.51).

De acordo com Goularti (2010), a história do porto de Imbituba pode ser explicada observando quatro períodos.

Primeiro Período	Primeiro período: compreendido entre 1880 à 1919, quando em conjunto com a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) foi desenvolvido o porto de Imbituba, objetivando o escoamento da produção de carvão. Porém, com as dificuldades na falta de molhe na enseada aberta do porto para a atracação dos navios, os ingleses abandonaram o projeto em 1919, deixando o porto abandonado.
Segundo Período	Segundo período: de 1919 a 1942, o empresário carioca Henrique Lage assume a administração do porto. É criada a Companhia Docas de Imbituba em 1922, retomando a movimentação do carvão e outras mercadorias como madeira e alimentos. De acordo com Goularti (2010, p.257) em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas.
Terceiro Período	Terceiro período: de 1942 a 1990, conforme Goularti (2010, p.257), o porto de Imbituba torna-se o porto brasileiro na movimentação de carvão, sendo que em 1942, sob a tutela do governo, as obras do novo porto foram inauguradas e Imbituba disputou com Laguna o título de exclusividade de "porto carvoeiro". Nesse período, o porto de Imbituba se ajustou ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.

Quarto Período	Quarto período: de 1990 até os dias atuais, marcado pela reestruturação do seu complexo portuário, uma vez que com o declínio das exportações de carvão e o fechamento da ICC (Indústria Carboquímica Catarinense), o porto que até então era direcionado para a movimentação de carvão, viu-se sem uma diversificação de mercadorias em seu portfólio. Hoje, o porto de Imbituba vem buscando alternativas para tornar-se competitivo na movimentação de cargas para diversas mercadorias e oferecer estrutura compatível com a modernização dos portos.
----------------	---

A partir do quarto período o Porto de Imbituba, após passar por uma redução na movimentação de mercadorias por meio da crise carbonífera apostou na movimentação de contêineres, melhor apresentado na Tabela 6, havendo uma vantagem em possuir uma grande retroárea e fácil acesso rodoviário e marítimo.

Tabela 6 – Evolução da movimentação de contêineres 1990 – 2000.

Ano	São Francisco do Sul	Itajaí	Imbituba
1990	280.967	190.514	7.956
1991	334.780	254.081	34.977
1992	340.947	431.339	162.617
1993	452.319	597.018	309.638
1994	730.481	633.885	413.912
1995	971.564	643.796	663.527
1996	982.249	840.657	25.019
1997	1.197.083	1.160.457	81.415
1998	1.443.675	1.266.296	6.583
1999	1.625.039	1.316.765	16.543
2000	1.547.694	1.698.352	-

Fonte: BRASIL (2006).

A evolução demonstrada na Tabela 6 é possível analisar um crescimento até o ano de 1995 de mais de 100% anualmente. No entanto por falta de agilidade na movimentação de cargas e sem gestão estável acabou reduzindo sua movimentação crescente de contêineres.

Atualmente, Porto de Imbituba é administrado pela empresa SCPAr Porto de Imbituba S.A. pertencente ao Governo do Estado de Santa Catarina. Com o objetivo de trazer investimentos e modernização em suas atividades e infraestrutura, o Terminal de Contêineres do porto de Imbituba foi arrendado em 2008 pela operadora de contêineres Santos Brasil. A Santos Brasil atualmente conta com os Terminais de Contêineres de Santos-SP, Imbituba - SC e Vila do Conde no Pará. Na

exportação de veículos, conta com um terminal no porto de Santos e outras unidades logísticas em Santos-SP, Guarujá-SP, São Bernardo do Campo - SP, Jaguaré-SP e Imbituba - SC (SANTOS BRASIL, 2013).

A Figura 4 mostra o Porto de Imbituba, e os armazéns que estão localizados dentro da área territorial do porto.

Figura 4 – Complexo portuário de Imbituba.



Fonte: Informativo dos Portos (2013).

Como pode ser identificado na Figura 4 o Porto de Imbituba possui 3 berços de atracação. Berços 1 e 2 com 660 metros de cais acostável, iluminados para operação noturnas, com instalações especiais para graneis líquidos, congelados, carga em geral e contêineres com capacidade de movimentação anual de 450.000 TEUs e área total de 207.000m<sup>2</sup>. O berço 3 possui 245 metros de comprimento, com instalações especiais par movimentação de graneis sólidos.

## 2.4 PORTO E TERMINAIS PORTUÁRIOS CATARINENSES

### 2.4.1 Porto de Itajaí

O porto de Itajaí é a principal opção entre os portos catarinenses possuindo uma estrutura completa para embarque de cargas *dry* e *reefer*. Se tem

registro de 1905, mas foi por volta de 1914 que foi construído o molhe sul de 700 metros de comprimento seguidas de outras obras (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Sendo um porto de carga geral e considerado em 2010 como o segundo porto em crescimento de carga mundial, registrado pela consultoria britânica Drewry's superando assim a enchente no ano de 2008. O porto possui como principais mercadorias: madeira e derivados; frangos congelados (maior porto exportador do Brasil); cerâmicos; papel kraft; máquinas e acessórios; tabacos; veículos, têxteis; açúcar e carne congelada, não podendo deixar de mencionar as cargas de contêineres perdendo somente para o Porto de Santos na quantidade de movimentação (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Figura 5 – Porto de Itajaí.



Fonte: Porto de Itajaí (2013).

A estrutura do porto é caracterizada com berço 1 (8,70 metros), berço 2 (12 metros) do APM Terminals, berço 3 (12 metros), berço 4 (9,50 metros) do Porto Público e berço 1 (11,50 metros), berço 2 (10,60 metros), berço 3 (10 metros) do terminal portuário da Portonave. As empresas Tug do Brasil Apoio Portuário S.A. e Sulnorte Serviços Marítimos LTDA. juntas possuem quatro rebocadores (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).



### 2.4.2 Porto de São Francisco do Sul

O Porto de São Francisco do Sul é uma autarquia do governo do estado de Santa Catarina criada em 24 de novembro de 1955, com uma administração autônoma funcionando com agilidade e eficiência de um porto privado, resultado de uma parceria com as empresas Terlogs, a Bunge e a CIDASC instaladas na zona primária do porto. A Terlogs e a Bunge juntas investiram aproximadamente 20 milhões, e 3 milhões na compra de dois ships loaders fazendo com que a capacidade de carregamento fosse triplicada (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2013).

Figura 6 – Porto de São Francisco do Sul.



Fonte: Porto de São Francisco do Sul (2013).

O Porto de São Francisco do Sul localizado no município de São Francisco do Sul possui como estrutura o cais de 780 metros de comprimento, fazendo parte do complexo portuário o terminal portuário da baía de Babitonga. Berços 101, 102, 103, 201, 301 possuem 14 metros de profundidade (PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, 2013).



### 2.4.3 Terminal portuário de Navegantes

O Terminal de Navegantes teve como conclusão de sua construção em agosto de 2007, e em 21 de outubro do mesmo ano atracou o primeiro navio. O terminal tem como missão oferecer um serviço de qualidade afim de que seja superada as expectativas de seus clientes (PORTONAVE, 2013).

Figura 7 – Terminal Portuário de Navegantes.



Fonte: Portonave (2013).

A estrutura do terminal é composta de 270 mil m<sup>2</sup> de retroárea, um cais de 900 metros de comprimento, com três berços de atracação com 11,3 metros de profundidade. Os equipamentos utilizados pela Portonave atende todos os critérios nacionais e internacionais, possuindo 6 portêineres, 18 transtêineres e 2 guindastes MHC (PORTONAVE, 2013).

### 2.4.4 Terminal portuário de Itapoá

O terminal portuário de Itapoá é o mais novo empreendimento portuário no Brasil, sendo um dos mais modernos na América Latina, sendo inaugurado em 22 de dezembro de 2010. O terminal portuário de Itapoá teve sua construção planejada para não impactar o meio ambiente, inclusive a praia da Figueira do Pontal onde está localizado. Possui uma ponte de acesso de 230 metros onde faz a ligação entre o píer com o pátio de containers (ITAPOÁ, 2013).

Figura 8 – Terminal portuário de Itapoá.



Fonte: Porto de Itapoá (2013).

O terminal conta com 4 portêineres, 11 transtêineres e 26 terminal tractors. Comprimento máximo de 350 metros de comprimento e 48 metros de largura dando uma capacidade de 300 mil containers/ano (ITAPOÁ, 2013).

O município foi escolhido por estar localizado na bacia de Babitonga, entre a divisa de Santa Catarina e Paraná, possuindo um calado natural de 16 metros sendo o maior entre os portos do estado. O terminal portuário de Itapoá atua no *hub port* permitindo redistribuir cargas de importação e exportação, para outros portos do Brasil por cabotagem e da América do Sul (ITAPOÁ, 2013).

## 2.5 PORTO DE IMBITUBA *VERSUS* CIDADE DE IMBITUBA

Ao longo da história, várias cidades desenvolveram e mantiveram relações significativamente falando, positivas com seus portos. Tanto que em algumas, senão várias delas, torna-se quase impossível mencionar uma divisão entre as atividades econômicas da cidade e os de seu porto (COCCO; SILVA, 1999).

O porto tornou-se uma divisão entre a cidade e as atividades portuárias. O porto tornou-se inacessível. Sua presença uma barreira física entre a cidade e o mar, um ponto de conexão isolada entre os modos de transporte, sem compromisso com a movimentação de cargas fora de suas instalações. Da mesma forma comportavam-se, cada qual com seu território (SANTANA, 2003, p.255).

As relações dos portos sempre foram muito próximas ao histórico da cidade, sendo que na sua construção não somente buscavam-se condições favoráveis à construção do porto, mas sim condições territoriais para urbanização que permitisse o fomento do comércio. Desta forma, é correto afirmar que a origem do porto praticamente vem de encontro com o surgimento da cidade portuária (GITHAY, 1992).

Em vista, outras cidades mantêm a relação turbulenta com seus portos, onde geralmente não se assemelham na questão por quem supostamente os administram. Por se tratarem de interesses muitas vezes diferentes, perdem a oportunidade de se desenvolverem lado a lado, não tomando como significativo a capacidade de poder criar em torno de seus ambientes as atividades econômicas de crescimento do comércio e oportunidade de especialização a população abastecida em seu redor (COCCO; SILVA, 1999). O autor ainda afirma que, o porto possui elementos básicos que podem desenvolver a economia de sua cidade. Todavia, se ambos assumirem as novas e dinâmicas funções econômicas e, sobretudo, mantiverem a visão dos transportes estarem alinhados e organizados juntamente com a logística exigida na atualidade.

A articulação entre vários meios de transporte e as novas técnicas de comunicação, fazem com que, as áreas portuárias e as que a rodeiam, tenha em vista a capacidade de uma visão holística sobre suas próprias atividades que possam agregar a novas funções (COCCO; SILVA, 1999).

O transporte de mercadorias deve ser realizado no mais curto prazo possível, evitando formação de estoques e o surgimento de ineficiências que prejudicariam a matriz de transporte e a cadeia produtiva. Portos especializados e modernização dos equipamentos de movimentação são investimentos prioritários para que se possa dispor de portos e terminais modernos, especializados em contêineres. A efetiva entrada dos contêineres no transporte marítimo de mercadorias revolucionou o comércio internacional (LIMA, 1996, p.255).

Os custos de transportes e circulação de carga são influenciados diretamente na distância entre porto e lugar de origem da mercadoria, e outros fatores como o tempo de manejo da carga bem como os equipamentos integrados na movimentação (SEASSARO, 1999).

Baseando-se nisso, têm-se como exemplo cidades portuárias avançadas que mesmo oferecendo um serviço tradicionalmente autêntico, se mantém em tal

status justamente pela organização, controle, serviços e tecnologias avançadas que são voltados para que haja uma distribuição desses serviços de alto nível, seja nacionalmente falando, ou internacionalmente. Porto e cidade podem se tornar potências mútuas à medida que souberem administrar seus interesses voltados ao desenvolvimento sustentável de sua região (COCCO; SILVA, 1999).

Quaisquer funções que os portos comerciais exerçam apresentam significativos impactos no desenvolvimento da cidade. Sejam na diversidade na área de emprego no próprio porto, na criação de mais serviços comerciais e várias outras atividades de qualquer tipo que possa desenvolver na região. Com isso, percebe-se a nova importância dirigida ao porto na questão quando se deve referir à questão porto-cidade. Nesse novo papel dado ao porto, destacam-se as atividades logísticas, ligadas a organização do fluxo de transporte (COCCO; SILVA, 1999).

A nova dinâmica portuária, ao mobilizar grandes superfícies para a construção de modernos terminais e centros de distribuição, acessos terrestres eficientes e conexões entre infraestruturas põe grande pressão sobre a estrutura urbana, implicando a necessidade de um complexo planejamento ao nível urbano-regional que extrapole o território delimitado pela área do porto organizado (SANTANA, 2003, p. 226-227)

Atualmente a função logística consegue impor um melhoramento aos tráfegos de mercadorias, sejam quais forem os portos. Contra partida, percebe-se que as atividades em modernos terminais portuários com avançada tecnologia diminuem a criação direta de empregos, mas proporciona indiretamente a possibilidade de criação de organizações, novos serviços e postos de trabalhos, difundidas a partir da atividade do mesmo (MONIÉ, 2006).

Para um desenvolvimento urbano e econômico de uma cidade portuária é de suma importância levar em consideração os aspectos de entender melhor as novas condições e atividades logísticas através do seu estudo profundo. Podendo contribuir muito para o desenvolvimento sustentável da cidade, a questão de como usar recursos ao fim de não degradarem o meio ambiente torna-se um ponto positivo quando a nova questão, pois essas funções apresentam um pequeno impacto sobre o meio ambiente, o que fortalece ainda mais a causa (COCCO; SILVA, 1999).

As *hinterlands*, zona de influência dos portos, caracterizam-se como toda área de abrangência onde o porto interage com seu cliente. Sendo importante essa

delimitação de alcance uma vez que pode ajudar no planejamento do desenvolvimento portuário (SLACK, 1993).

Cocco e Silva (1999, p. 217), afirma que o que moverá a questão dos portos nas áreas futuras será qualidade.

Essa nova fase da economia deu origem ao que se pode chamar de indústria de “atendimento ao consumidor”, com a geração de produtos e serviços voltados para linhas de desejo e interesse do consumidor. Hoje, o consumidor tem disponível um volume de informações que o possibilita conhecer o produto que procura e o grau de qualidade requerido, aquele que deveria ter em qualquer lugar do mundo. Ele, portanto, é hoje um juiz competente (exigente e qualificado).

O autor ainda afirma que pelo uso dos bem da natureza, de material humano e financeiros, entre outros, o ambiente em si, a sociedade, será o fator determinante para decidir a questão de avaliar o quão deve ser a riqueza do desenvolvimento portuário. O porto do atual século deve vir a ser um porto-cidade, com responsabilidade de mesclar suas atividades com seu ambiente socioeconômico e geográfico, onde isso já ocorre em países evoluídos (COCCO; SILVA, 1999).

Em um primeiro momento encontra-se um interesse em otimizar as operações afim de que as atividades ultrapassadas sejam abolidas, evitando o crescimento no número de estivadores, o que não se torna inteligente em tempos que a carga contêinerizada domina o transporte (BAIRD, 1999).

No próximo capítulo apresentam-se os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O método é a forma como deve se colocar os diferentes processos necessários para o resultado desejado. Nas ciências, um conjunto de procedimentos que deve ser realizado para investigar e demonstrar a verdade (CERVO; BERVIAN, 1983).

A distinção do método, é o auxílio na compreensão, sem foco na investigação científica, mas no próprio processo de investigação. Assim podem-se retrair os procedimentos para chegar a um resultado válido, podendo obter concepção do trajeto efetuado no processo de investigação (KAPLAN, 1975).

#### 3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

A monografia quanto aos fins de investigação foi utilizada pesquisa descritiva, uma vez que será necessário o levantamento de dados secundários sobre o saldo da balança comercial.

A pesquisa descritiva expõe características de determinada população ou determinado fenômeno. Pode também estabelecer correlações entre variáveis e definir sua natureza. Não tem compromisso de explicar fenômenos que descreve, embora sirva de base para tal explicação (VERGARA, 2009).

Segundo Silva e Menezes (2000), a pesquisa descritiva propende constituir determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis, abrangendo o uso de técnicas unificadas de coleta de dados adquirindo assim o levantamento.

Sendo uma monografia com foco nos dados de importação e exportação presente na balança comercial, é indispensável que seja feita uma pesquisa descritiva com intuito de analisar e observar as relações entre as variáveis no período de 2008 e 2012.

Em relação aos meios de investigação a monografia se caracteriza como bibliográfico e documental.

A pesquisa bibliográfica é caracterizada por meio de formação de excelência, sendo assim o principal caminho para todas as pesquisas científicas.

Forma a análise propriamente dita no campo das ciências humanas, por ser o trabalho científico original (CERVO E BERVIAN, 1996).

A vantagem básica da pesquisa bibliográfica está no caso de permitir ao investigador uma gigantesca cobertura de fenômenos, ao contrario da pesquisa direta. O benefício se torna importante quando seu problema de pesquisa necessita de elementos vagos pelo espaço (GIL, 1991).

Sendo assim, explica-se o enquadramento da monográfica como bibliográfica, pois utilizou documentos pertinentes ao assunto, com o objetivo de analisar as informações e conhecimentos prévios em relação às importações e exportações.

A pesquisa por meio documental, é efetuado através de dados de órgãos públicos e privados, de registros, anais, memorando, balancetes, regulamentos, diários, cartas pessoais, comunicações informais, circulares, ofícios entre outros (VERGARA, 2009).

A pesquisa documental constitui-se de dados que não possuem ainda um tratamento analítico e/ou que podem ser analisados e revisados de acordo com os objetivos da pesquisa (GIL, 1991).

Desta forma justifica-se o enquadramento da monografia, uma vez que se utilizou dados que ainda não possuem nenhuma análise, sendo assim matéria-prima de fontes primárias.

### 3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA E/OU POPULAÇÃO-ALVO

A população-alvo é o grupo de pessoas ou empresas onde tem interesse de aplicar a pesquisa, tendo visto que essa população em potencial deve ser apresentada com intuito de identificar o alvo (ROESCH,2009).

Nesta monografia não se aplica a população, sendo que o objetivo deste está no estudo da balança comercial do Porto de Imbituba em relação aos demais portos catarinenses. Desta forma não é apresentada uma população em potencial, e sim a relação existente entre eles de acordo com dados da ALICEWEB.

Imbituba vem crescendo durante os anos, segundo dados do IBGE, e da Secretaria do Planejamento de Santa Catarina, em 2006 Imbituba encontrava-se em



27ª posição no ranking do estado, isso corresponde a 0,69% da composição do PIB catarinense. Sendo que entre os anos de 2002-2006, o município teve um crescimento acumulado de 222,2%, contra o estadual de 67,2%.

Pertencente à região da AMUREL, Imbituba procura o fomento regional por meio do Porto de Imbituba que possui como principal objetivo desenvolvimento da região sul catarinense.

### 3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

Os dados secundários são transcritos de informações não criadas pelo autor, através de pesquisa estatística, relatórios, banco de dados, índices. Sendo buscadas em dados já que foram criados, e não foram elaboradas pelo autor (ROESCH, 2009).

A monografia apresentada teve dados secundários, por meio de pesquisa em dados estatísticos, artigos, monografias e banco de dados do comércio exterior, tendo visto que o estudo foi elaborado diante destes e analisado buscando resultados na caracterização da balança comercial no período estabelecido.

Segundo ROESCH (2009), o método quantitativo ressalta a utilização de dados unificados permitindo ao pesquisador elaborar sumários, tabelas, gráficos numéricos, comparações e generalizações. Já a pesquisa qualitativa é aplicada quando se trata de aprimorar a efetividade de um programa ou plano e quando for caso de preposição de planos, ou seja, quando se identifica metas de um programa e cria-se uma operação, mas não se enquadra na avaliação de resultados de programas e planos.

A técnica utilizada para a realização do presente estudo será quantitativa, pois será constituída por dados já existentes no local, coletados anteriormente para outros fins. A pesquisa quantitativa, neste caso será projetada para gerar medidas precisas permitindo assim, fazer uma análise estatística dos resultados.

Segundo ROESCH (2009), na análise de índices e relatórios escritos se utiliza apenas dados que já foram obtidos para outro desígnio e encontram-se ordenados para pesquisas posteriores. Um problema dessa utilização é que nem sempre estes dados estão apresentados na forma com que o pesquisador deseja.



A coleta de dados será realizada através de dados “secundários”, aqueles que já foram coletados e tabulados. Sendo assim analisou os dados da balança comercial e identificou para atender a necessidade da pesquisa desta monografia.

### 3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS

De acordo com Dalfovo (2008), na pesquisa quantitativa são utilizados métodos e técnicas estatísticas proporcionando a obtenção de resultados sem distorções de avaliação e interpretação, possibilitando uma margem de segurança maior. Já a pesquisa qualitativa, descreve a complexidade de um problema, fazendo-se necessário compreender e classificar processos vividos por um grupo, possibilitando entender as singularidades dos indivíduos.

Sendo utilizada a abordagem quantitativa, pois é por meio de coleta e análise de dados em relatórios, censos entre outros que fará com que chegue ao resultado esperado na pesquisa. Com essas informações estatísticas trará mais exatidão a análise.

Destacam-se no próximo capítulo os dados estatísticos coletados por meio eletrônico no ALICEWEB.

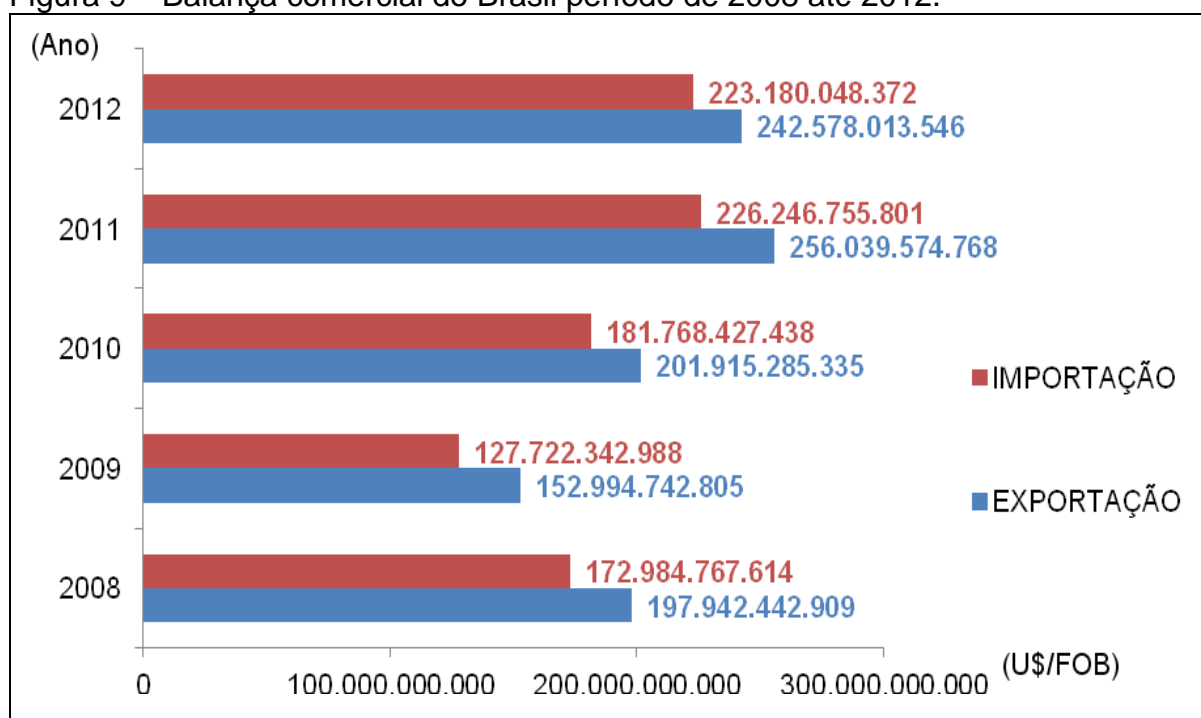
## 4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Neste capítulo são apresentados as análises da balança comercial brasileira, catarinense e municipal no período de 2008 até 2012, por meio de dados coletados da AliceWeb e correlacionados.

### 4.1 BALANÇA COMERCIAL DO BRASIL

A Figura 5 apresenta a balança comercial brasileira mostra toda a importação, (compra), do mercado externo e toda a exportação (venda) para o exterior.

Figura 9 – Balança comercial do Brasil período de 2008 até 2012.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

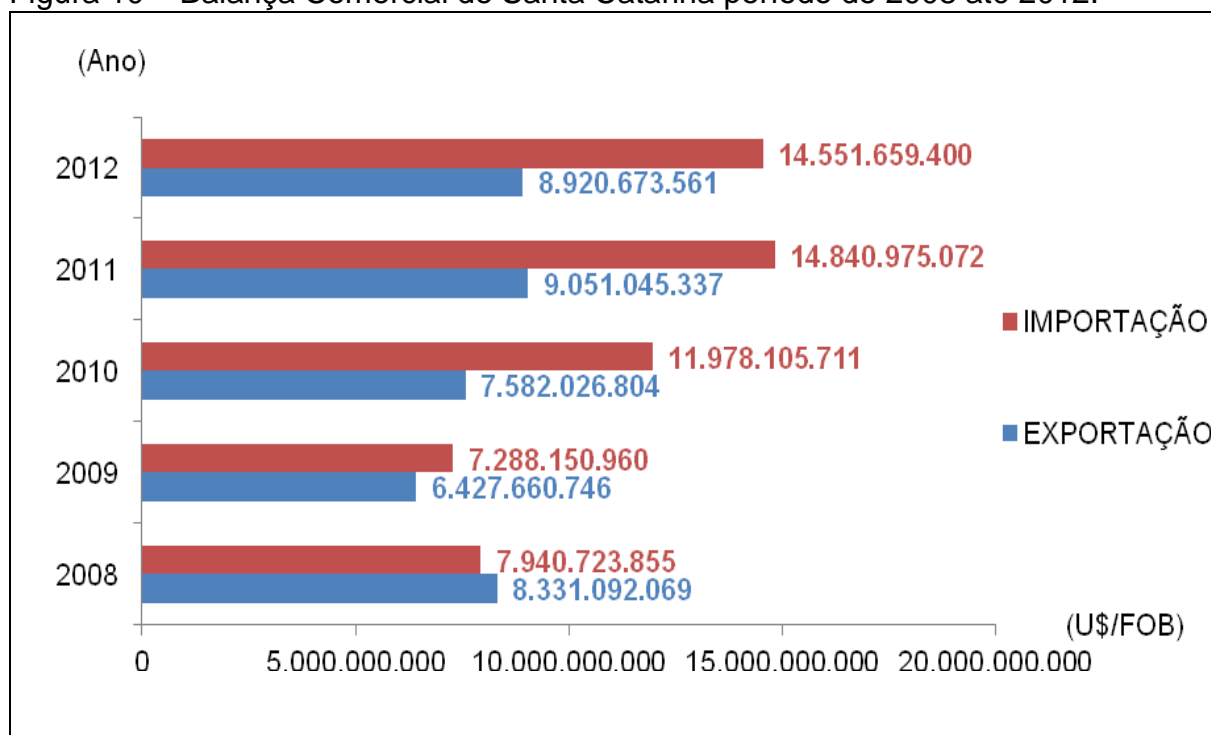
A balança comercial brasileira como mostra a Figura 5 se manteve com saldo positivo em todo o período de 2008 até 2012. O ano de 2008 ficou com um saldo de mais de U\$ 24 bilhões, o menor valor entre os seis anos anteriores. Havendo uma queda brusca na exportação e importação no ano de 2009 por causa da crise econômica global que iniciou no final do ano de 2008. No entanto em

relação ao ano de 2012 houve um crescimento de 42,77% na importação e 36,93% na exportação brasileira.

#### 4.2 BALANÇA COMERCIAL DE SANTA CATARINA.

A Figura 6 apresenta a balança comercial de Santa Catarina no período de 2008 até 2012.

Figura 10 – Balança Comercial de Santa Catarina período de 2008 até 2012.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

O saldo da balança comercial catarinense no a Figura 6 segue negativo a partir do ano de 2009, com U\$860 milhões sendo o primeiro déficit na balança catarinense em 21 anos. No ano seguinte, 2010, o saldo negativo aumenta para mais de U\$4,3 bilhões e 2011 para mais de U\$5,7 bilhões, reduzindo insignificamente para U\$5,6 bilhões em 2012. O ano de 2012 foi um reflexo da crise da Europa e barreiras impostas pela Argentina, com queda nas exportações de -10% para Argentina, -26% para o Japão, -13% para Alemanha, -10,5% para os Países Baixos/Holanda.

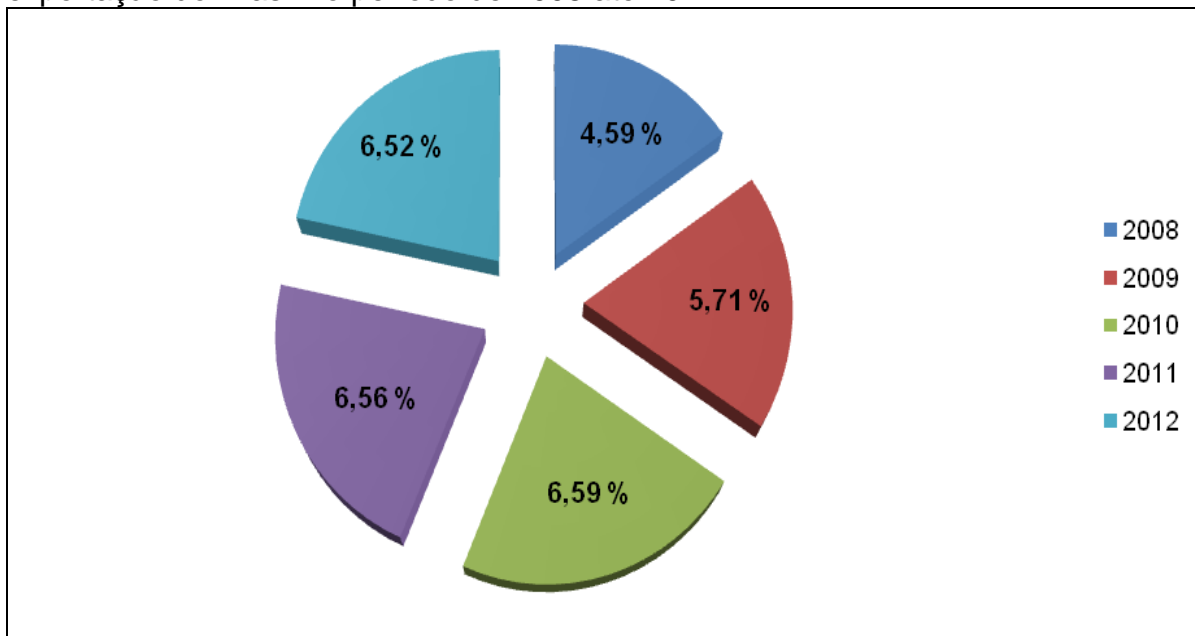
O saldo negativo da balança não significa que o estado esteja consumindo mais do que embarcando para o mercado internacional, já que grande parte dos produtos importados, embora computadas na balança comercial catarinense, apenas chegam pelos nossos portos para serem distribuídos a todo o país (GLAUCO, 2010).

Os Estados Unidos da América sendo o principal destino das exportações catarinense, por causa da crise externa reduziu a compra em 34,5% em 2009, já as importações catarinenses no ano de 2009 não sofreram tanta queda, onde os principais países comprados pelos catarinenses aumentaram a importação, exemplo claro é a China que no ano de 2004 vendia U\$53 milhões para Santa Catarina e no ano de 2008 vendeu U\$1,7 bilhão (FIESC, 2010).

#### 4.3 RELAÇÃO ENTRE BRASIL VERSUS SANTA CATARINA

A representatividade de Santa Catarina na balança comercial de exportação do Brasil no período de 2008 até 2012 é exibido na Figura 7.

Figura 11 – A representatividade de Santa Catarina na balança comercial de exportação do Brasil no período de 2008 até 2012.



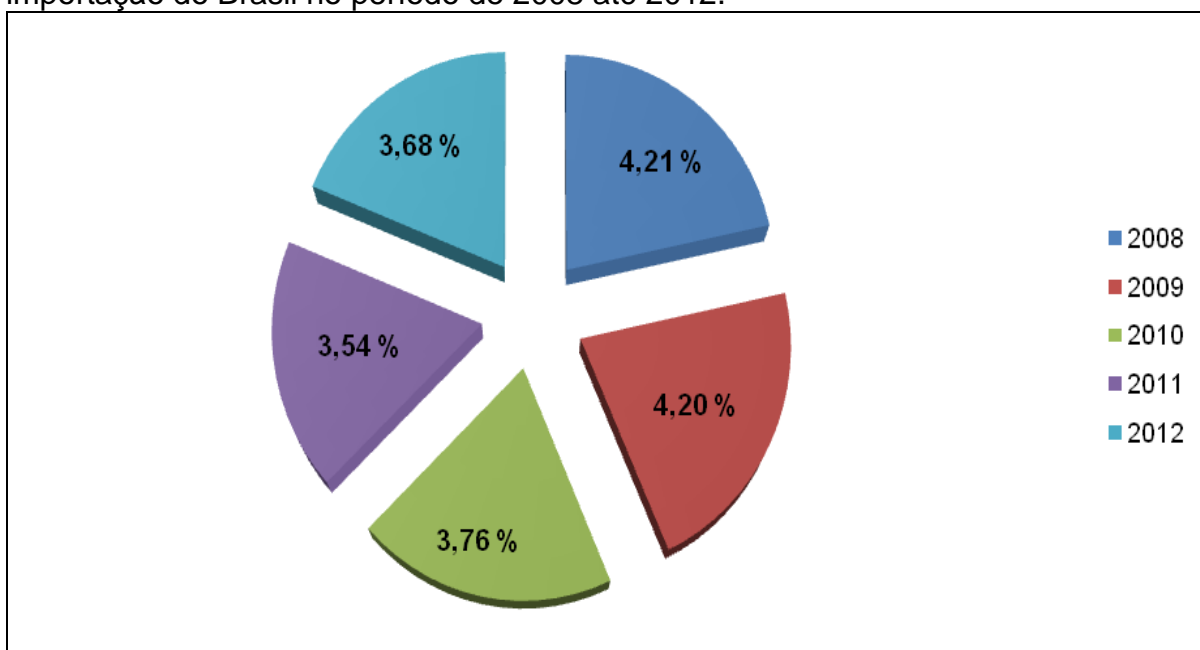
Fonte: Dados do pesquisador (2013).

No ano de 2008 a importação catarinense representava na balança comercial brasileira 4,59%, ocorreu um aumento de 2 % em relação ao ano de 2010,

chegando a 6,59%. Nos anos seguintes reduziu 0,03% no ano de 2011, e 0,04% no ano de 2012. No período de 2008 até 2012, o estado obteve um crescimento de 1,93%.

A Figura 8 apresentado mostra a representatividade de Santa Catarina na balança comercial do Brasil entre o período de 2008 até 2012.

Figura 12 – A representatividade de Santa Catarina na balança comercial de importação do Brasil no período de 2008 até 2012.



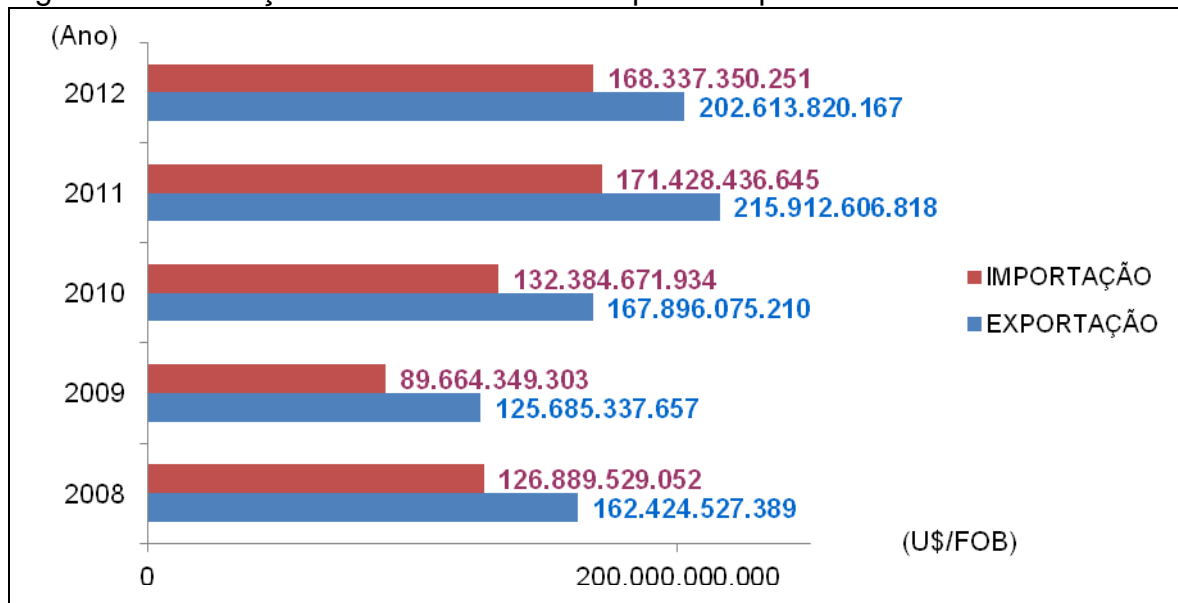
Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Santa Catarina representa em 2008 o percentual de 4,21% na balança comercial de importação do Brasil, esse percentual foi diminuindo ano a ano até o ano de 2011 com sua representatividade mais baixa do período de 3,54%, entretanto no ano seguinte chegou a 3,68%, um aumento de 0,14%.

#### 4.4 MOVIMENTAÇÃO VIA PORTO

##### 4.4.1 Movimentação no Brasil

Figura 13 – Balança comercial do Brasil via porto no período de 2008 até 2012.

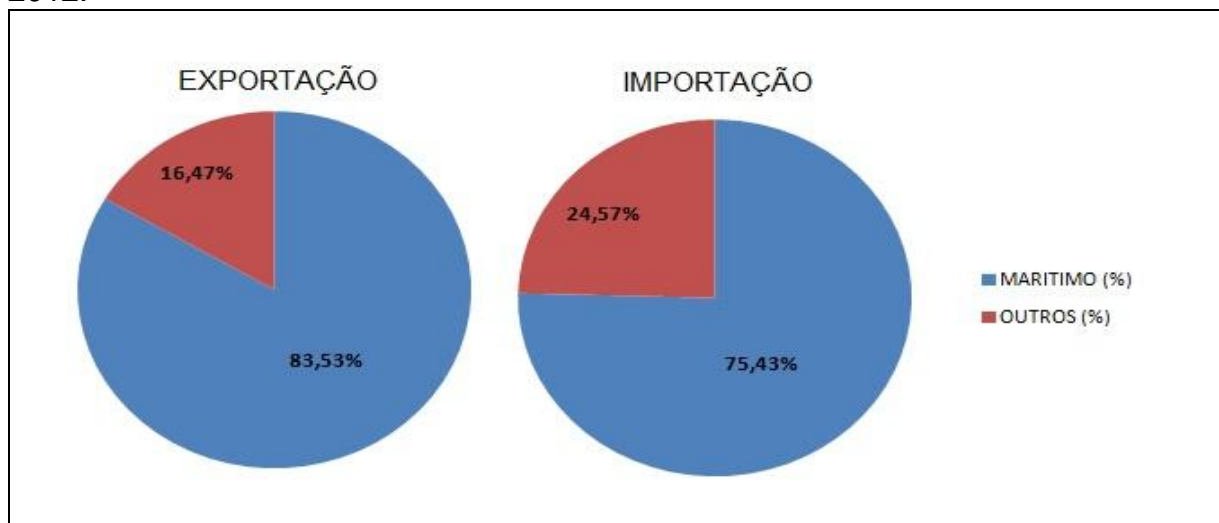


Fonte: Dados do pesquisador (2013).

A balança comercial brasileira via marítima no demonstrado no Gráfico 5 manteve-se com saldo positivo em todo o período. Pode-se observar que a exportação teve um crescimento no período de 24,74%, contra um aumento de 32,66% na exportação marítima do Brasil.

A Figura 10 apresenta a representação via porto na balança comercial brasileira no ano de 2012.

Figura 14 – Representação via porto na balança comercial brasileira no ano de 2012.



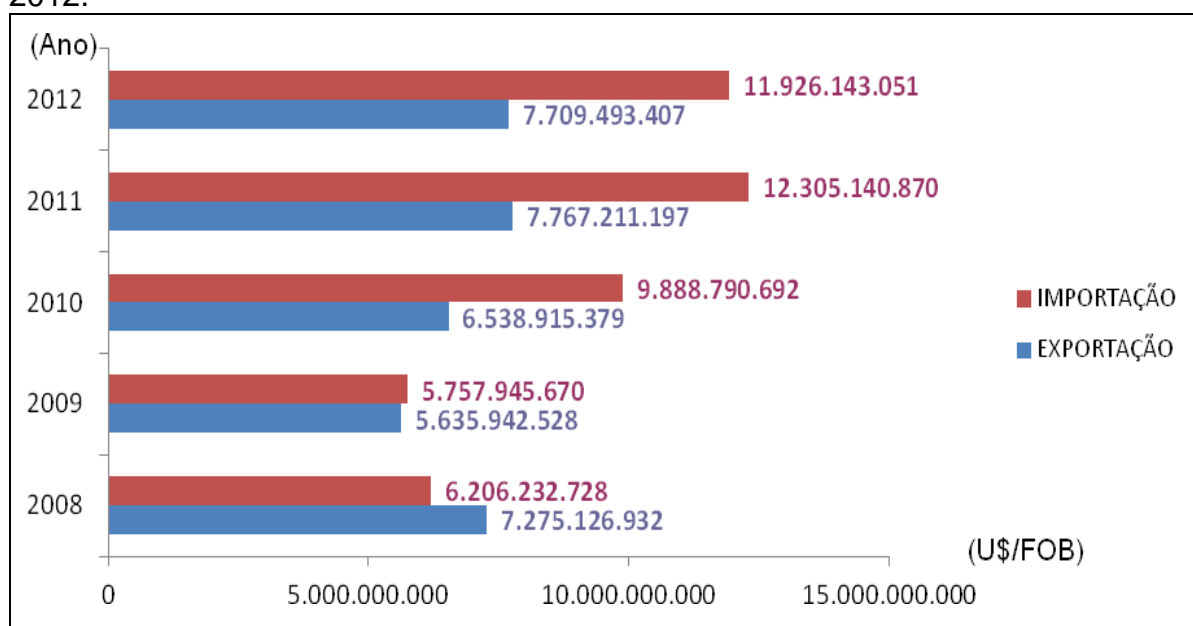
Fonte: dados do pesquisador (2013).

Como pode ser visualizado na Figura 10 a exportação e importação brasileira tem o transporte marítimo como principal modal, possuindo uma participação considerável de 83,53% nas exportações e 75,43% nas importações. O transporte marítimo tem como vantagem uma maior capacidade de carga, podendo carregar qualquer tipo de carga com um custo menor de logística.

#### 4.4.2 Movimentação em Santa Catarina

A Figura 11 expõe a balança comercial catarinense via porto no período de 2008 até 2012.

Figura 15 – Balança comercial de Santa Catarina via porto no período de 2008 até 2012.

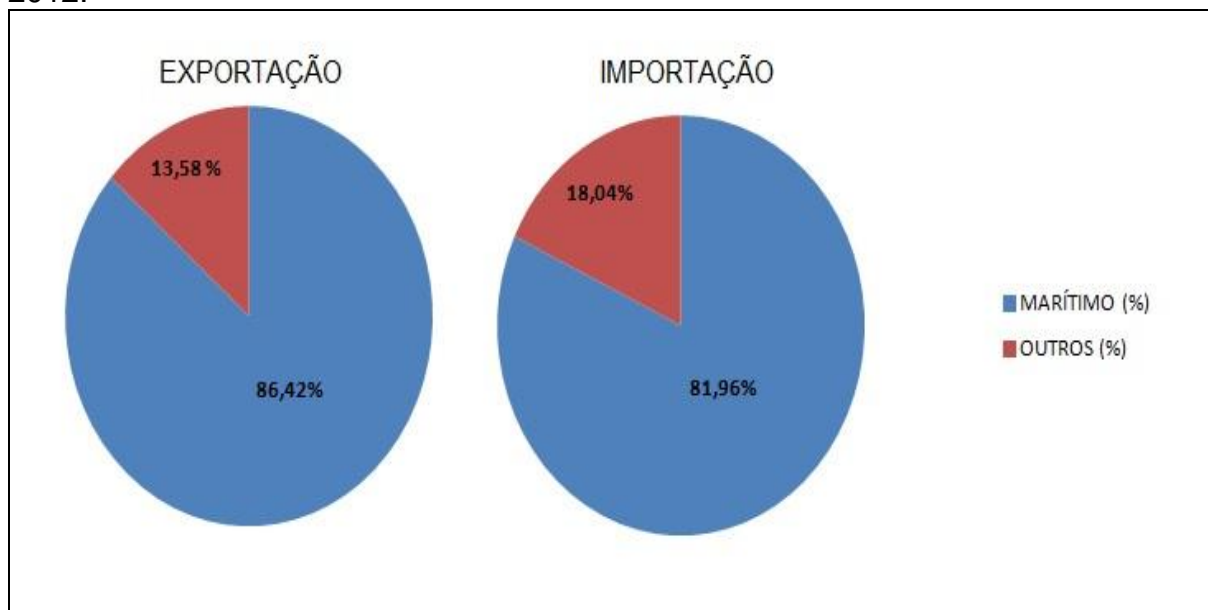


Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Diferente da balança comercial marítima brasileira, a balança comercial de Santa Catarina a partir do ano de 2009 possui um saldo negativo, importando mais mercadorias do que exporta. No período, a importação catarinense por meio dos portos quase dobrou, chegando aos 92,16% enquanto a exportação aumentou somente 5,97% entre os anos de 2008 até 2012.

A Figura 12 exhibe a representação via porto na balança comercial catarinense no ano de 2012.

Figura 16 – Representação via porto na balança comercial catarinense no ano de 2012.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Como pode ser analisado na Figura 12, tal como o Brasil, o estado de Santa Catarina também possui o transporte marítimo como modal mais utilizado no comércio internacional, tendo participação 86,42% nas exportações e 81,96% nas importações.

#### 4.5 PRINCIPAIS ESTADOS

Na Tabela 7 é apresentada a balança comercial de exportação dos dez principais estados do Brasil classificado de acordo com as exportações acumuladas no período de 2008 até 2012.

Tabela 7 – Balança comercial de exportação dos dez principais estados do Brasil no período de 2008 até 2012.

Estado	2008 US\$	2009 US\$	2010 US\$	2011 US\$	2012 US\$
São Paulo	57.702.667.450	42.380.659.844	52.293.088.854	59.894.157.214	59.349.638.125
Minas Gerais	24.444.431.881	19.517.677.395	31.224.473.218	41.392.879.722	33.248.659.560
Rio de Janeiro	18.714.409.911	13.519.419.301	20.022.219.439	29.445.551.290	28.761.109.272
Rio Grande do Sul	18.385.263.985	15.236.061.960	15.382.445.828	19.427.090.148	17.385.699.533
Paraná	15.247.184.111	11.222.826.796	14.176.010.340	17.394.275.271	17.709.590.951
Para	10.680.513.954	8.345.255.133	12.835.420.476	18.336.604.195	14.795.448.748



Espírito Santo	10.099.372.307	6.510.240.948	11.954.295.172	15.158.482.093	12.160.681.356
Mato Grosso	7.812.346.163	8.426.868.709	8.451.371.836	11.099.522.991	13.864.959.187
Bahia	8.698.663.540	7.010.799.752	8.886.017.448	11.016.306.309	11.267.769.476
<b>Santa Catarina</b>	<b>8.331.092.069</b>	<b>6.427.660.746</b>	<b>7.582.026.804</b>	<b>9.051.045.337</b>	<b>8.920.673.561</b>

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Como se pode analisar na Tabela 7 o estado de Santa Catarina classifica-se em décimo lugar, ficando atrás de todos os estados do sul e sudeste do Brasil. Após a crise de 2009 a balança catarinense possuiu um crescimento contínuo até o ano de 2011 onde acresceu 40,81% nas exportações, entretanto o crescimento do período foi somente de 7,08%. Se avaliar os estados com melhor classificação o estado de São Paulo que está em primeiro obteve um crescimento no período de 2,85%, Rio Grande do Sul que está em quarto possuiu uma queda no período de - 5,44%, já Mato Grosso obteve um crescimento no período de 77,47%.

A Tabela 8 exibe a classificação de Santa Catarina entre os dez principais estados na balança comercial de importação do Brasil no período de 2008 até 2012.

Tabela 8 – Balança comercial de importação dos dez principais estados do Brasil no período de 2008 até 2012.

Estado	2008 US\$	2009 US\$	2010 US\$	2011 US\$	2012 US\$
São Paulo	66.351.317.529	50.487.973.371	67.786.873.664	82.183.824.088	77.825.719.470
Rio de Janeiro	14.422.524.295	11.644.597.489	16.666.090.473	18.989.428.813	20.455.416.675
Paraná	14.570.222.035	9.620.843.086	13.956.956.807	18.767.762.576	19.387.584.246
Rio Grande do Sul	14.524.822.701	9.470.129.611	13.275.021.370	15.662.106.130	15.370.248.306
<b>Santa Catarina</b>	<b>7.940.723.855</b>	<b>7.288.150.960</b>	<b>11.978.105.711</b>	<b>14.840.975.072</b>	<b>14.551.659.400</b>
Amazonas	10.023.627.883	6.939.192.083	11.055.184.131	12.729.821.067	13.395.151.677
Minas Gerais	10.483.316.005	7.350.815.024	9.967.232.720	13.028.493.635	12.054.546.651
Espírito Santo	8.606.604.285	5.484.253.256	7.595.357.576	10.738.218.847	8.698.108.207
Bahia	6.309.577.149	4.672.580.698	6.705.937.264	7.743.737.647	7.763.650.478
Maranhão	4.102.751.094	1.993.435.662	3.817.083.572	6.281.386.678	7.060.362.500

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

O estado de Santa Catarina na balança comercial brasileira se encontra na quinta colocação. Contrário da balança de exportação, as importações não foram tão afetadas com as crises possuindo um crescimento no período de 83,25%, aumento pelo qual o estado ficou no quarto ano consecutivo com déficit. Santa Catarina foi o estado que mais cresceu na região sul, seguido do Paraná com 33,06% e o Rio Grande do Sul que teve o menor crescimento do sul com 5,82%.

## 4.6 PRINCIPAIS PORTOS

A Tabela 7 apresenta a balança comercial destacando os principais portos do Brasil, inclusive o Porto de Imbituba.

Tabela 9 – Balança comercial de exportação dos vinte principais portos brasileiros no período de 2008 até 2012 (U\$).

Descrição do porto	2008	2009	2010	2011	2012
Santos – SP	49.977.326.187	40.789.510.141	50.145.400.081	62.855.640.885	63.856.010.324
Vitoria – ES	19.868.495.707	13.752.831.503	24.224.634.203	30.969.853.950	23.909.888.999
Rio de Janeiro – RJ	12.133.317.525	10.558.296.898	18.042.057.876	26.540.849.175	22.574.013.775
Paranaguá – PR	13.719.102.143	12.273.414.731	14.280.302.366	17.572.523.752	18.557.978.451
Porto de rio grande – RS	11.820.021.577	10.284.537.965	10.524.170.487	14.034.855.721	12.343.504.017
São Luís – MA	8.841.585.072	6.204.153.266	11.334.055.950	16.960.911.094	13.991.916.641
Rio de janeiro – RJ	9.133.448.650	5.956.428.175	6.847.018.869	8.628.557.633	8.842.275.435
Itajaí – SC	7.238.046.968	4.724.802.121	7.042.643.507	8.041.881.371	7.929.729.121
Macaé - RJ	5.263.100.987	3.307.834.656	4.943.309.829	6.789.896.119	6.857.188.999
São Francisco do sul SC	4.098.894.151	3.091.733.413	2.964.810.572	3.896.401.034	5.241.275.476
Salvador - BA	3.835.030.263	2.871.384.903	3.160.655.966	4.105.110.329	3.823.938.146
Barcarena – PA	3.605.096.838	2.858.378.664	3.700.215.174	3.699.742.359	3.364.234.699
Aratu - BA	3.793.892.128	2.014.488.859	3.129.567.456	3.690.326.866	3.989.248.803
Manaus - AM	1.480.784.087	1.323.569.610	1.268.469.929	1.309.110.104	1.522.643.107
Pecem – CE	894.824.763	925.065.360	1.154.622.517	1.420.659.473	872.170.646
Maceió - porto – AL	826.173.392	779.829.860	956.676.144	1.346.045.634	982.593.658
São Sebastião – SP	1.901.474.291	526.720.674	401.201.846	438.171.819	660.813.880
Recife -(Suape) - PE	896.140.453	644.135.378	632.101.091	625.193.078	565.939.685
Porto alegre - RS	607.230.741	728.594.524	485.423.711	414.834.274	276.400.792
<b>Imbituba - SC</b>	<b>150.211.500</b>	<b>88.825.236</b>	<b>89.473.010</b>	<b>73.799.040</b>	<b>197.244.523</b>

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Na Tabela 8 o Porto de Imbituba classifica-se de acordo com o valor acumulado no período como a 76<sup>o</sup> posição na balança de exportação, representando 0,069% na balança comercial via porto.

A Tabela 8 exhibe a balança comercial de importação dos vinte principais portos brasileiros no período de 2008 até 2012.

Tabela 10 – Balança comercial de importação dos vinte principais portos brasileiros no período de 2008 até 2012 (U\$).

PORTO	2008	2009	2010	2011	2012
Santos - SP	41.770.250.719	33.212.231.076	45.710.451.469	55.342.403.247	56.194.713.320
Paranaguá - PR	10.299.256.276	6.951.975.372	10.118.821.376	14.778.524.579	15.330.284.257
Rio de janeiro - RJ	8.182.118.433	6.597.599.465	9.464.728.923	10.951.482.643	12.037.905.306
Vitoria - ES	9.023.357.123	5.873.322.384	8.898.408.651	12.238.423.221	7.931.390.336
Rio de janeiro RJ	7.610.895.871	4.915.995.183	7.065.274.416	8.583.996.949	9.376.809.140
São Sebastião – SP	7.663.610.641	3.729.839.925	5.084.142.207	8.914.084.184	7.107.642.828
Itajaí – SC	4.030.220.705	3.135.191.898	7.027.222.596	8.735.243.409	8.917.427.757
Manaus – AM	5.799.128.330	3.741.883.714	6.309.913.522	7.504.985.452	6.946.228.552
Porto de rio grande – RS	5.686.734.453	3.748.669.991	5.226.472.957	6.071.794.534	6.207.003.084
Porto alegre - RS	5.658.678.004	3.451.216.264	4.818.503.309	5.971.409.388	5.321.894.396
São Francisco do sul SC	4.732.635.928	3.027.868.343	4.298.654.893	6.088.832.324	6.246.963.676
São Luís – MA	4.246.321.715	2.092.285.583	4.245.670.295	6.279.749.287	7.098.796.408
Recife - (SUAPE) - PE	2.199.314.764	2.048.597.660	3.491.229.577	6.968.476.762	6.910.174.039
Aratu – BA	3.569.754.102	2.629.311.334	3.687.726.694	4.710.321.126	4.024.491.879
Salvador – BA	1.693.699.084	1.158.294.325	1.931.830.213	2.194.999.316	2.290.648.396
Pecem - CE	970.261.877	617.885.922	1.347.540.377	1.357.574.101	1.767.934.324
<b>Imbituba - SC</b>	<b>1.266.465.496</b>	<b>879.120.015</b>	<b>1.048.249.196</b>	<b>859.132.395</b>	<b>663.415.238</b>
Fortaleza - CE	627.724.461	391.880.041	652.769.419	871.726.801	1.086.265.705
Barcarena – PA	411.941.270	363.821.120	407.430.213	829.188.481	870.622.574
Recife - PE	439.878.483	242.542.680	297.504.423	417.849.609	452.766.192

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

O Porto de Imbituba se encontra na 17º na classificação do Brasil na importação nacional, em percentual, essa classificação representa 0,685% de participação. Destaca-se no período a redução, na balança de importação no ano de 2009, por motivo de problema econômico mundial, refletido em todos os portos.

#### 4.7 PORTOS CATARINENSES.

A Tabela 9 apresenta a balança comercial dos portos catarinenses no período de 2008 até 2010 classificados por meio do valor acumulado no mesmo período.

Tabela 11 - Balança comercial de exportação dos portos catarinense no período de 2008 até 2012.

Descrição do Porto	2008	2009	2010	2011	2012
Itajaí – SC	7.238.046.968	4.724.802.121	7.042.643.507	8.041.881.371	7.929.729.121
São Francisco do sul – SC	4.098.894.151	3.091.733.413	2.964.810.572	3.896.401.034	5.241.275.476
<b>Imbituba - SC</b>	<b>150.211.500</b>	<b>88.825.236</b>	<b>89.473.010</b>	<b>73.799.040</b>	<b>197.244.523</b>

Fonte: Dados do pesquisador (2013).

O Porto de Imbituba na Tabela 9 está em último lugar comparado entre os demais portos catarinenses na balança comercial de exportação. Sua colocação representa no ano de 2008 o equivalente 1,31% de toda exportação catarinense via porto, já no último ano de 2012 obteve um aumento mínimo de 1,48%. Entretanto se for analisar o crescimento contraído no período de 2008 até 2012 foram de 31,31%.

Tabela 12 - Balança comercial de importação dos portos catarinense no período de 2008 até 2012.

PORTO	2008	2009	2010	2011	2012
Itajaí - SC	4.030.220.705	3.135.191.898	7.027.222.596	8.735.243.409	8.917.427.757
São Francisco do sul – SC	4.732.635.928	3.027.868.343	4.298.654.893	6.088.832.324	6.246.963.676
<b>Imbituba – SC</b>	<b>1.266.465.496</b>	<b>879.120.015</b>	<b>1.048.249.196</b>	<b>859.132.395</b>	<b>663.415.238</b>

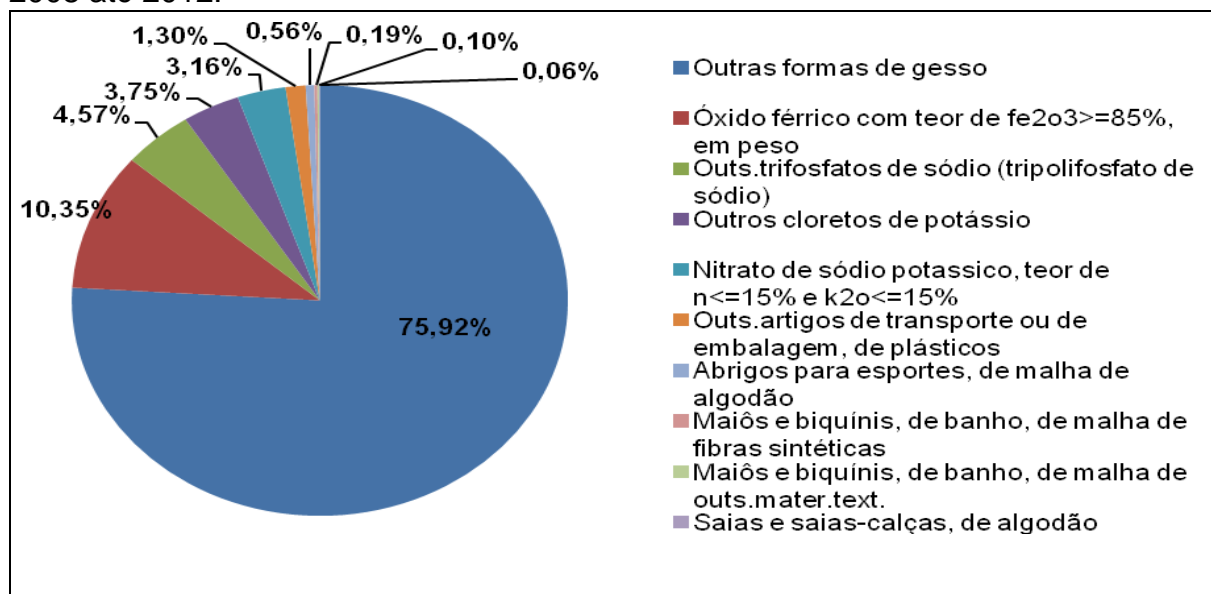
Fonte: Dados do pesquisador (2013).

De acordo com a Tabela 10, o Porto de Imbituba no ano de 2008 representava nas importações via portos catarinenses 12,63%, porém no ano de 2012 esse percentual cai para 4,19%. Analisando o período o Porto de Imbituba reduziu -47,62% na balança comercial de importação.

#### 4.8 PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMBITUBA

A Figura 13 apresenta os dez principais produtos exportados no período de 2008 até 2012, classificados pelo valor FOB/U\$ acumulado da balança comercial.

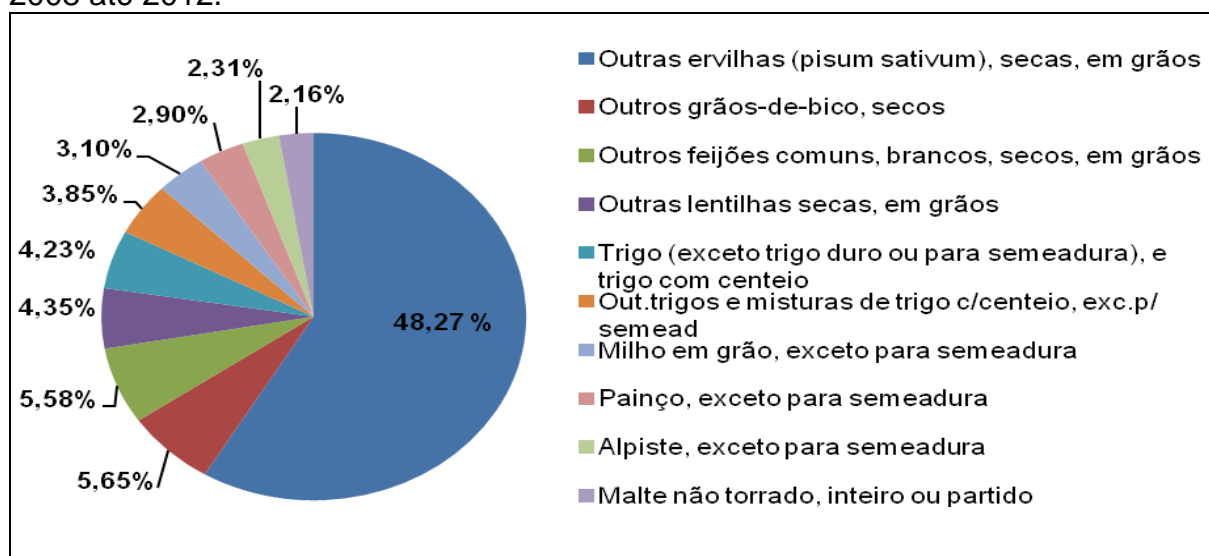
Figura 17 – Principais produtos exportados na cidade de Imbituba no período de 2008 até 2012.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Como pode ser analisado na Figura 13 a cidade de Imbituba possui o gesso como principal produto exportado no período entre o ano de 2008 até 2012 com participação de 75,92%, seguido do óxido de ferro representando 10,35% das exportações. A Figura 14 apresenta os dez principais produtos importados no período de 2008 até 2012, classificados pelo valor acumulado da balança comercial.

Figura 18 – Principais produtos importados na cidade de Imbituba no período de 2008 até 2012.



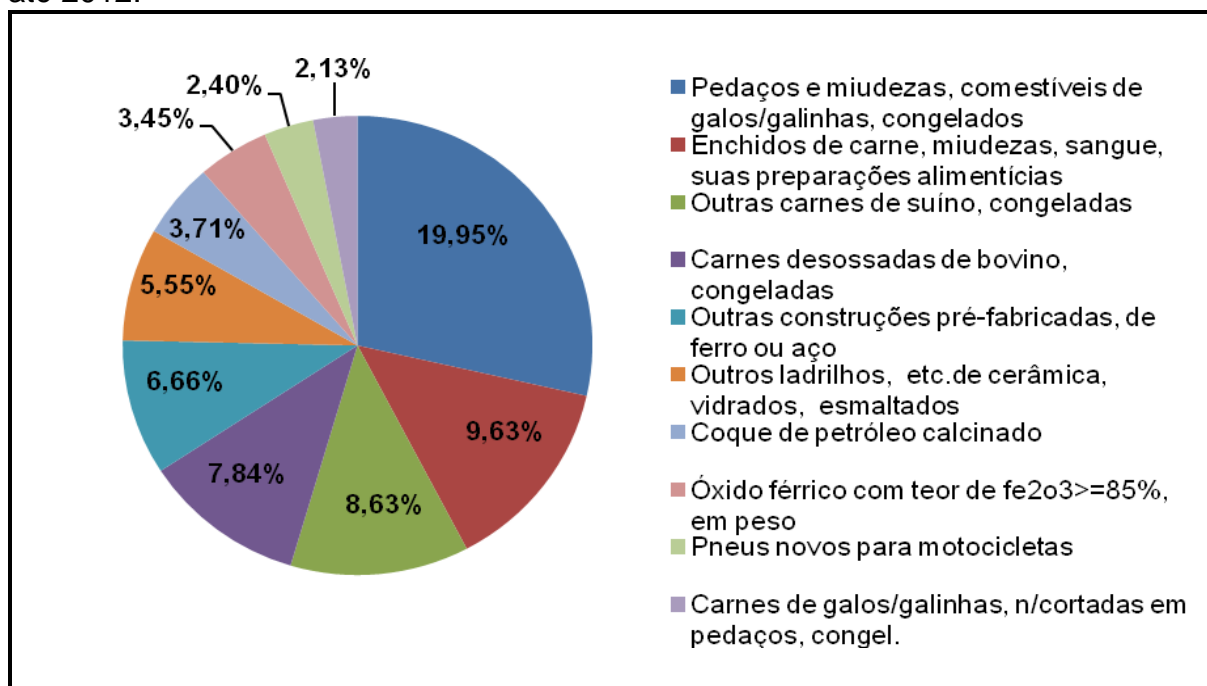
Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Quase metade da importação da cidade de Imbituba é de outras ervilhas, secas, em grãos com representação de 48,27%. Seguido com outros grãos-de-bico, secos com 5,65% acompanhado com 5,58 de outros feijões comuns, brancos, secos, em grãos.

#### 4.9 PRINCIPAIS PRODUTOS DO PORTO DE IMBITUBA

A Figura 15 apresenta os dez principais produtos exportados pelo Porto de Imbituba no período de 2008 até 2012.

Figura 19 – Principais produtos exportados no Porto de Imbituba no período de 2008 até 2012.



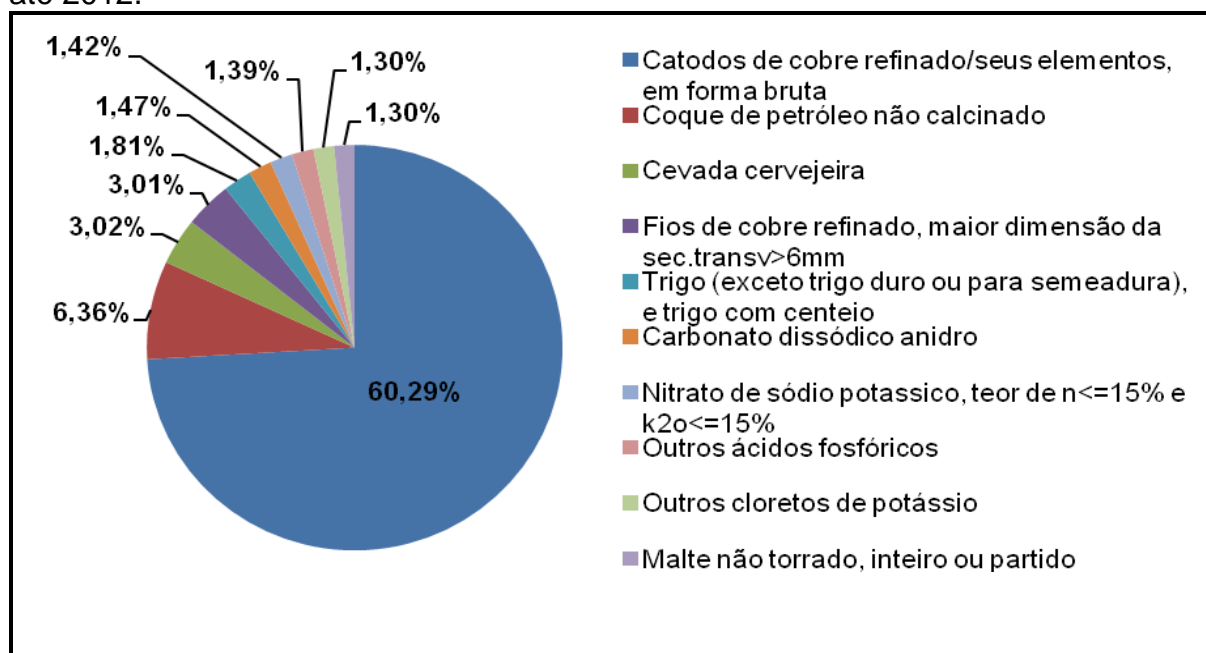
Fonte: Dados do pesquisador (2013).

O principal produto exportado pelo Porto de Imbituba são pedaços e miudezas, comestíveis de galos/galinhas, congelados representando 19,95% das exportações sendo que no período teve uma queda de -40,82% nas exportações. Em segundo lugar ficam os enchidos de carne, miudezas, sangue, suas preparações alimentícias que representam 9,63% e possuem um crescimento no período de 2,50%. Os dez principais produtos exportados representam 69,94% de todos os

produtos importados pelo Porto de Imbituba. É importante mencionar que os que outras construções pré-fabricadas de ferro ou aço, coque de petróleo calcinado, Pneus novos para motocicletas e carnes de galos/galinhas não cortadas em pedaços congeladas são produtos que fizeram parte das exportações do Porto de Imbituba somente no ano de 2012 e já apresentam grande percentual de volume exportado.

A Figura 16 apresenta os dez principais produtos importados pelo Porto de Imbituba no período de 2008 até 2012.

Figura 20 – Principais produtos importados no Porto de Imbituba no período de 2008 até 2012.



Fonte: Dados do pesquisador (2013).

Os principais produtos importados pelo Porto de Imbituba apresentado na Figura 16 representam 81,37% de todas as importações do porto. O produto mais importado destaca-se catodos de cobre refinado/seus elementos em forma bruta com 60,29%, sendo que no período este produto teve uma redução de -47,06% nas importações. O coque de petróleo não calcinado vem em segundo com 6,36% e um crescimento no período de 37,80%.

## 5 CONCLUSÃO

Os portos possuem grande importância na logística brasileira para o comércio internacional, tornando o transporte marítimo o principal meio de ligação para outros países. Os portos catarinenses por sua vez, se mostram em crescimento, reflexo de uma economia estável.

Neste sentido o presente trabalho abordou a relação do Porto de Imbituba com os demais portos catarinenses por meio da análise da balança comercial no período de 2008 até 2012 e correlacionando entre diversos aspectos a fim de alcançar os resultados.

A partir do objetivo geral foram determinados os objetivos específicos, sendo o primeiro identificar a participação da balança comercial catarinense em relação à balança comercial brasileira no período de 2008 a 2012. Avaliou-se que a balança comercial brasileira impulsionado pelos estados mais produtivos possui um saldo positivo, enquanto a balança comercial do estado de Santa Catarina se manteve com déficit depois do ano de 2009 por importar muitos produtos que são escoados para outros estados e suas exportações não acompanharem este crescimento.

Como segundo, os objetivos específicos que apresentam a participação dos portos brasileiros no escoamento da produção destinada e oriunda do mercado externo, onde concluiu-se que o Porto de Santos se mantém disparado no topo da classificação nacional mesmo não possuindo um crescimento considerável, mas sim por manter um grande volume de mercadorias.

Como último objetivo específico, o destaque da participação do Porto de Imbituba em relação aos portos catarinenses com enfoque em valores U\$/FOB, produtos e países, onde foi possível verificar o quanto o Porto de Imbituba poderá se desenvolver e aumentar sua participação que atualmente é pouca, representando uma fatia pequena na esfera nacional.

Como relação de sugestão para trabalhos futuros é importante identificar a representatividade do complexo portuário de Imbituba no desenvolvimento econômico da cidade de Imbituba. Apresentar as principais regiões que utilizam o Porto de Imbituba para exportar e importar suas mercadorias e analisar os portos



catarinenses visando identificar os investimentos necessários para que Santa Catarina seja um exemplo de portos modelo a nível mundial.

Finalizando o presente estudo é possível visualizar melhor a representação da cidade de Imbituba e portos catarinenses por meio de seu percentual de participação nas diversas relações apresentadas, demonstrando o quanto o estado de Santa Catarina e a própria cidade de Imbituba e Porto de Imbituba tem para se desenvolverem ao identificar que sua parcela de participação é relativamente pequena se comparado com outros portos nacionais.

## REFERÊNCIAS

AMESC, **Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense**. Disponível em: <<http://www.amesc.com.br/conteudo/?item=1426&fa=284&PHPSESSID=39csc06ndv8i5obp2ljk78mv3>> Acesso em: 09 nov. 2013.

AMUREL, **Associação dos Municípios da Região de Laguna**. Disponível em: <<http://www.amurel.org.br/conteudo/?item=1720&fa=431&PHPSESSID=8a7v1pr1vpin1ae00cfj82q3u0>> Acesso em: 05 out. 2013.

AMREC, **Associação dos Municípios da Região Carbonífera**. Disponível em: <<http://www.amrec.com.br/conteudo/?item=789&fa=788&PHPSESSID=cbm9c1q7lfaa2v4pca47atij90>> Acesso em: 10 nov. 2013.

BAIRD, Alfred J. **A privatização dos portos na Grã-Bretanha**. In: COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

CABRAL, Otavio. **Economia**, 2012. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/economia/o-destino-do-dinheiro-do-exterior>> Acesso em: 20 abr. 2013.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia Científica: para uso dos estudantes universitários**. 3. ed. São Paulo: MCCRAW-HILL do Brasil, 1983.

\_\_\_\_\_, Amado Luiz, BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia científica**. 4 ed. São Paulo: Makron Books, 1996.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

**Complexo Portuário de Imbituba**. Disponível em: <<http://www.imam.com.br/revistaintralogistica/ultimas-noticias/complexo-portuario-imbituba-nasce-preparado-para-receber-supernavios>> Acesso em: 20 jun. 2013.

CORTE, Glauco José. **Vice- presidente da FIESC**. Disponível em: <<http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/informativo/show/id/17/idc/165/temp/0>> Acessado em: 02 dez. 2013.

DALFOVO, Michael Samir; LANA, Rogério Adilson; SILVEIRA, Amélia. **Métodos quantitativos e qualitativos: um resgate teórico**. Revista Interdisciplinar Científica Aplicada, Blumenau, v.2, n.4, p.01-13, Sem II. 2008.

DIEHL, Astor Antônio; TATIM, Denise Carvalho. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2004.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1991.

GOULARTI, A. F. **O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense**. Revista de História Regional. Ponta Grossa, PR, v. 15, n. 2, p. 235-263, inverno 2010. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2379>> Acesso em: 20 jun. 2013.

GOULARTI, Filho. **Ensaio sobre a economia sul-catarinense II**. Criciúma, 2005.

GITAHY, Maria Lucia Caira. **Ventos do mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

HERZMANN, Gabriel; LINS, HoyêdoNunes. **As transformações no porto de Imbituba e seus reflexos urbano-regionais**. UFSC, 2005. Disponível em: <<http://tcc.bu.ufsc.br/Economia295584>>. Acesso em: 20 jun. 2013.

LINS, Hoyêdo Nunes. Portos catarinenses: uma aproximação. In: **Atualidade Econômica** Florianópolis. Departamento de Ciências Econômicas, n. 47, julho/ dez. 2004.

LIMA, Eriksom Teixeira. **O Sistema Portuário Brasileiro**. Revista do BNDES. Rio de Janeiro. Dezembro/1996.

MARTINS, Manuel de Oliveira. **História e Desenvolvimento de Imbituba**. Criciúma: Ribeiro. 1975.

\_\_\_\_\_, Manoel de Oliveira. **Imbituba: História e Desenvolvimento**. Criciúma, 1985.

**Município de Imbituba**. Disponível em: <<http://www.sc.gov.br/portalturismo/Default.asp?CodMunicipio=56&Pag=1>> Acesso em: 19 maio 2013.

NEU, Marcia Rosa Fernandes. **Porto de Imbituba - De armação baleeira a porto carbonífero**. Tubarão: Ed. Unisul. 2003. p.51.

NEGRI, A.; Lazzarato, M. **Trabalho imaterial**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

PORTO DE ITAJAÍ. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>> Acesso em: 16 dez. 2013.

PORTONAVE. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/infraestruturaaequipamentos.html>> Acesso em: 17 dez. 2013.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL. **Corredor de exportação**. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/index.php?area=institucional&sub=corredor>> Acesso em: 17 dez. 2013.

ROESCH, S. M. A. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. São Paulo, Atlas, 2009.

**Símbolos Municipais**. Disponível em: <<http://www.imbituba.sc.gov.br/a-cidade/simbolos-municipais>> Acesso em: 19 de maio 2013.

SANTANA, Lídias. **Revitalização de áreas portuárias: referencias para Salvador**. Bahia Analise & Dados- Salvador, v.13., set. 2003

SANTAELLA, Thiago. SECOM, 2012. Disponível em: <[http://www.san.sc.gov.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1270&Itemid=26](http://www.san.sc.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=1270&Itemid=26)>. Acesso em: 25 abr. 2013.

SANTOS BRASIL. **Aempresa/unidade de negócios/tecon-imbituba**. Disponível em: <<http://www.santosbrasil.com.br>>. Acesso em: 20 jun. 2013.

SEBRAE-SC, 2010. **Santa Catarina em Números**. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br/scemnumero/arquivo/Imbituba.pdf>>. Acesso em: 21 jun. 2013.

SEASSARO, Loredana. **O sistema portuário italiano: privatização**, operadores transnacionais e recomposição da relação porto-cidade. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e Portos – os espaços da globalização**. DP&A, Rio de Janeiro, 1999.

SILVA, Edna Lucia da; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2000.

SLACK, B. Pawns in the game: ports in a global transportation system. **Growth and Change**, v. 24, p. 379-388, 1993.

Terminal portuário de Itapoá. **O Porto**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/porto.asp>> Acesso em: 16 dez. 2013.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2009.